

Föhrer Walfang: zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte einer nordfriesischen Insel in der Frühen Neuzeit - Teil 1

Lehmann, Sebastian

Veröffentlichungsversion / Published Version
Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Lehmann, S. (2000). Föhrer Walfang: zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte einer nordfriesischen Insel in der Frühen Neuzeit - Teil 1. *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 23, 163-202. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-59672-6>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

FISCHEREI UND WALFANG

FÖHRER WALFANG

Zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte einer nordfriesischen Insel
in der Frühen Neuzeit – Teil 1

VON SEBASTIAN LEHMANN

*Grönlands eisiges Meer war uns, was Spanien Peru*¹, heißt es in einem Gedicht des Föhrer Pastors Bahne Asmussen aus dem Jahr 1824. Dieser etwas wehmütige Vergleich des Föhrer Walfangs mit den spanischen Beutezügen des 16. Jahrhunderts mag in historischer und nicht zuletzt auch in ökonomischer Hinsicht recht fragwürdig sein. Gleichwohl spricht doch bereits aus dieser einzelnen Zeile, wie positiv die Beteiligung Föhrer Seeleute am arktischen Walfang in der Rückschau und im Selbstverständnis der Bewohner der Insel bewertet wurde.

Im Mittelpunkt dieser Arbeit² steht die Untersuchung des Föhrer Walfangs, der seit der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts bis zum Ende des 18. Jahrhunderts das Leben der Seefahrer der Insel und ihrer Familien nachhaltig prägte. Systematisch ist dieses Thema in zwei Bereiche zu gliedern³: In einem ersten Teil liegt der Schwerpunkt auf der Betrachtung der Beteiligung Föhrer Seeleute am Walfang der verschiedenen Flotten. Neben einem notwendigen historischen Überblick über die Entwicklung des arktischen Walfangs sollen die Umstände des Beginns dieser Beteiligung, einzelne Phasen der Beteiligung und verschiedene Faktoren, die die Teilnahme Föhrer Seeleute an dieser Form der Erwerbstätigkeit beeinflussten, untersucht werden. In einem zweiten Teil soll die Aufmerksamkeit auf den eigentlichen Ablauf des Walfangs gelenkt werden. Dies beinhaltet die verschiedenen Bedingungen, denen sich die Föhrer Seeleute beim Walfang gegenüberstehen. Dazu gehören die Bedingungen der Verheuerung und des Transfers zu den Ausfahrthäfen der Walfänger, die Routen und Fanggründe des Walfangs sowie die Vorgehensweise beim Fang und der Verarbeitung der Tiere. Die Grundlage bilden dabei neben anderen Quellen Schiffsjournale von Walfängern unter der Führung von Föhrer Kommandeuren, die zuvor noch nicht wissenschaftlich ausgewertet wurden.⁴ Diese Journale werden in einem dem zweiten Teil vorangestellten Exkurs als Quellentyp untersucht.

Losgelöst von der regionalen Perspektive fand die Geschichte des arktischen Walfangs schon früh Beachtung in der Forschung. 1869 legte Moritz Lindemann eine umfangreiche Abhandlung über »Die Arktische Fischerei der deutschen Seestädte 1620-1868« vor, 1913 folgte Ludwig Brinner mit »Die Deutsche Grönlandfahrt«, die beide sehr zeittypisch, aber unhistorisch die Bedeutung des »deutschen« Walfangs im Zusammenhang mit zeitgenössischen Konzepten wie »Seemacht« betonten.⁵ Eine frühe heimatkundliche Perspektive nahm Wanda Oesau in ihren beiden sehr detailreichen Arbeiten über den Schleswig-Holsteinischen (1937) beziehungsweise Hamburger Walfang (1955) ein.⁶

Über den für Föhrer Seefahrer wichtigen niederländischen Walfang liegen eine ganze Reihe von Untersuchungen vor. Dazu gehören neben anderen die Arbeiten von Cornelis de



Abb. 1 Titelkupfer und Titelblatt der deutschen Ausgabe von Cornelis Gijsbertus Zorgdragers großem Werk über den Grönlandwalfang von 1723. Die Abhandlung wurde erstmals 1720 in niederländischer Sprache in Amsterdam veröffentlicht. (Sammlung Stettner)

Jong⁷, Pieter Dekker⁸, Louwrens Hacquebord⁹ und Jurjen Leinenga¹⁰. In diesem Zusammenhang sei vor allem ein Aufsatz Dekkers erwähnt, der den Föhrer Seeleuten auf niederländischen Walfängern besondere Aufmerksamkeit schenkt.¹¹ Einen wertvollen Beitrag über die Bedeutung Hamburgs für die Föhrer Walfänger liefert Harald Voigt, der durch die Auswertung der Abmusterungsprotokolle des Hamburger Wasserschouts sehr hilfreiches statistisches Material liefert.¹²

Zum Föhrer Walfang gibt es eine ganze Reihe von Veröffentlichungen. Hier soll zunächst nur auf die verschiedenen Veröffentlichungen von Brar C. Roeloffs und Fritz Joachim Falk hingewiesen werden.¹³ Wertvolles Hilfsmittel sind die von Lorenz Braren gesammelten »Geschlechter-Reihen St. Laurentii«, in denen Informationen über Einzelpersonen aus der Gemeinde St. Laurentii vor allem auf der Grundlage von Kirchenbüchern, aber auch aus Quellen wie den sogenannten »Ummärkungsprotokollen« leicht und systematisch zugänglich gemacht wurden.¹⁴ Besonders hervorzuheben sind außerdem die zeitgenössischen Beiträge des Föhrers Jens Jacob Eschels¹⁵ und des niederländischen Walfangkommandeurs Cornelis Gijsbert Zorgdrager.¹⁶

Föhrer Seeleute auf Walfang im historischen Überblick

Im ersten Abschnitt wird zunächst ein Überblick gegeben über den Walfang in Nordeuropa von seinen Anfängen bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts, also bis zum Ende des nicht-industrialisierten Walfangs. So eingebettet in den größeren historischen Rahmen, soll dann

der Walfang unter der Beteiligung Föhrer Seeleute genauer untersucht werden. Am sinnvollsten gliedert sich eine solche Darstellung einerseits geographisch, auf die Heimathäfen der Walfangschiffe bezogen, andererseits in zeitliche Abschnitte, um den einzelnen Phasen des Föhrer Walfangs Rechnung zu tragen, nicht zuletzt in konjunktureller Hinsicht.

Der Walfang in Nordeuropa von den Anfängen bis ins 19. Jahrhundert

Im Blick auf die Literatur zum europäischen Walfang in arktischen Gewässern fällt auf, daß häufig nicht vom Walfang die Rede ist, sondern von der *Grönlandfahrt*.¹⁷ Dabei wurde in diesem Zusammenhang unter Grönlandfahrt keineswegs nur Walfang in grönländischen Küstengewässern verstanden. Vielmehr bezeichnete dieser Ausdruck in erster Linie zunächst nur Walfang in dem Gebiet bei der Insel Jan Mayen und bei Spitzbergen. Zurückzuführen ist diese Fehlbezeichnung im geographischen Sinne auf einen Irrtum des Entdeckers von Spitzbergen, des Holländers Barents, der Spitzbergen zunächst für den östlichen Teil Grönlands gehalten hatte.¹⁸

Auch die spätere Erschließung weiterer Fanggebiete unter der grönländischen Küste änderte nichts an diesem Terminus. Brinner bezeichnet den Ausdruck *groenlandsch* als *einen Fachausdruck der Walfischfänger und Robbenschläger* die zwischen »Davisstraße« und »Grönland«*fahrer* unterschieden.¹⁹ Deshalb wird in der vorliegenden Arbeit zwar von der Grönlandfahrt im zeitgenössischen Sinn gesprochen, die konkreten Fanggebiete jedoch werden mit ihrer geographisch richtigen Bezeichnung geführt.

Die Küstenfischerei

Wenn man von der Verwertung gestrandeter Wale absieht, die es zu allen Zeiten gegeben hat, muß man die Anfänge des Walfangs als eigenständigen Erwerbszweig ins frühe Mittelalter datieren. Seefahrt fand größtenteils entlang der Küsten statt, was vor allem auf die Schwierigkeiten der Navigation auf offener See und – mit Ausnahme Nordeuropas – das Fehlen wirklich seegängiger Schiffstypen zurückzuführen ist.

Unsystematisch wurde der Walfang von den Nordeuropäern in der Wikingerzeit betrieben, die auch erste Fangtechniken entwickelten. Durch ihre Expansion verbreitete sich dieses Fachwissen in den von ihnen beherrschten Gebieten. So wird beispielsweise von Walfangaktivitäten in der Normandie und in Irland berichtet, zwei ihrer wichtigsten Herrschaftsgebiete im 11. Jahrhundert.²⁰

Die Anfänge des Walfangs in Nordeuropa sind erst in jüngerer Zeit genauer untersucht worden.^{20a} Einigkeit besteht allerdings darüber, daß es in erster Linie Basken waren, die in der Biskaya mit dem systematischen Walfang begannen.²¹ De Jong stellt fünf Kriterien auf, die erfüllt sein müssen, um überhaupt von einem systematisch organisierten Fangbetrieb sprechen zu können: (1) spezielle, für den Fang ausgerüstete Fahrzeuge beziehungsweise Schaluppen, (2) eine organisierte Vorgehensweise *aan de wal en op de zee*, (3) eine feste Arbeitsteilung in den Schaluppen, (4) bestimmte Methoden für das Töten des Wals und des Verholens des Kadavers an Land, (5) ein geregelter Ausgucksdienst, der beim Anblick von Walen Alarm auslöste.²² Eine solche Organisationsstruktur läßt sich im Mittelalter teilweise für die Küstenbewohner des Golfs von Biskaya nachweisen.

Durch die Biskaya führten die Wege des Nordkapers, eines nahen biologischen Verwandten des Grönlandwals, bei seinen alljährlichen Wanderungen. Aufgrund schlechter Bodenqualität waren die Bewohner der Region darauf angewiesen den Lebensunterhalt aus der Landwirtschaft durch wirtschaftliche Nutzung des Meeres zu ergänzen.²³ Bereits 1197

und 1237 werden Abgaben für gefangene Walen erwähnt.²⁴ 1261 wurde von der Stadt Bayonne eine besondere Steuer auf Walfischzungen erhoben²⁵, was als Hinweis dafür zu nehmen ist, daß baskischer Walfang und regionaler Handel mit Fischereiprodukten zu diesem Zeitpunkt bereits einen Umfang besessen haben müssen.

Der baskische Walfang wird sich zumindest anfangs vorwiegend in den Küstengewässern abgespielt haben. Das bedeutet, daß die Schaluppen, von denen aus Jagd auf den Wal gemacht wurde, nicht von größeren Schiffen, sondern vom Ufer aus operierten. Durch Riesen angetrieben, war ihr Aktionsradius sehr eingeschränkt. Die erlegten Wale wurden von den Schaluppen an Land gezogen und dort weiterverarbeitet.²⁶

Diese Art des Walfangs war im Gegensatz zu auf offener See betriebenen Walfang weniger kostenintensiv. Der Einsatz größerer Schiffstypen als Schaluppen bei diesem regionalen Fangbetrieb konnte kaum von den Fischern selbst finanziert werden. Aber auch beim Küstenwalfang waren die baskischen Schiffer teilweise auf die Unterstützung von »Investoren« angewiesen, die nicht direkt am Walfang teilnahmen, jedoch entsprechend ihres finanziellen Beitrages an den Fangergebnissen beteiligt waren.²⁷ Hier deutet sich bereits ein Organisationsmuster an, das prägend für den Walfangbetrieb der folgenden Jahrhunderte werden sollte. Obgleich der Fang arbeitsteilig betrieben wurde, kann jedoch keineswegs von einem industriell betriebenen Walfang gesprochen werden. Vielmehr sind darin die Anfänge eines frühkapitalistisch organisierten Erwerbszweiges zu sehen, da die nicht unwesentlichen Kosten des Walfangs auf dieser Entwicklungsstufe, zumindest teilweise, durch nicht am Betrieb beteiligte Kapitalgeber gedeckt werden mußten.

Erst mit dem Bau hochseefähiger Schiffstypen gegen Ende des Mittelalters und vor allem durch die Weiterentwicklung der Hochseefahrt in Südeuropa²⁸ war es möglich, die Jagd auch außerhalb des Golfs von Biskaya zu betreiben. Zu diesem Zeitpunkt waren die Walbestände dort bereits stark dezimiert, so daß neue Fanggebiete erschlossen werden mußten.²⁹ Diese wurden im Nordatlantik vor der Küste Islands gefunden, und vom Beginn des 16. Jahrhunderts an (1512) segelten baskische Walfänger auch bis nach Neufundland und in die Mündung des St. Lorenzstroms.³⁰

Mit den Fanggebieten änderte sich auch die Jagdbeute. Anstatt des Nordkapers wurde der Grönlandwal gejagt. Dieser lieferte eine größere Menge an Tran, weshalb sich die Jagd in der Folge fast ausschließlich auf den Grönlandwal konzentrierte.

Arktischer Walfang und Baienfischerei

Durch den Übergang von der Küstenfischerei zum Walfang auf offenem Meer war ein entscheidender Schritt von einer regionalen Erwerbsform zu einem Wirtschaftszweig getan, der für fast alle europäischen Seefahrtsnationen Bedeutung erlangte. Im 16. Jahrhundert wurden auch in anderen europäischen Ländern Anfänge für eine Beteiligung am Walfang gemacht. Grundlage dafür waren die verschiedenen Entdeckungsreisen, die vor allem von Briten und Niederländern unternommen wurden, um neue Handelsrouten nach Asien zu finden. In England wurde 1551 zu diesem Zweck eine Gesellschaft gegründet, die den programmatischen Namen »The Mystery and Company of Merchant Adventurers for the Discovery of Regions, Dominions, Islands and Places unknown« trug und später als »Muscovy Company« bekannt wurde. Zwei Jahre danach wurde ein aus drei Schiffen bestehendes Expeditionskorps auf die erfolglose Suche nach einer Nordostpassage nach Asien geschickt.³¹ Spätere Versuche brachten zwar auch nicht das gewünschte Ergebnis, allerdings konnten neue Seehandelsverbindungen mit Rußland unter Umgehung des dänischen Sundzolls geknüpft werden, für die die Gesellschaft mit einem königlichen Monopolprivileg ausgestattet wurde.



Abb. 2 Die Fanggebiete: Grönland und Spitzbergen auf einer Karte von 1723. (Aus: Cornelis G. Zorgdrager: *Alte und neue Grönländische Fischerei und Walfischfang*. Nachdruck der Ausgabe von 1723. Kassel 1975, Bl. 23)

Zwei Schiffe der »Muscovy Company« waren es dann im Jahre 1611, von denen aus der erste Grönlandwal vor Spitzbergen erlegt wurde.³² Der Umstand, daß dieser Wal von baskischen Seeleuten harpuniert und verarbeitet wurde, verweist auf das für diesen Zeitraum noch unverzichtbare Fachwissen aus der baskischen Walfangtradition. Aus diesem Grund ist auch von dem *eigentlichen Beginn europäischen, industriellen Arktiswalfangs* zu sprechen³³, denn in technischer Hinsicht sind bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts kaum wirkliche Innovationen im Bereich der Fangmethoden festzustellen. Vielmehr ist in organisatorischem und ökonomischem Sinn dieses Ereignis als eine Zäsur zu betrachten: Zum ersten Mal wird hier nämlich Walfang von einer mit erheblichem Kapital ausgestatteten Gesellschaft betrieben, die, dem merkantilistischen Geist der Zeit entsprechend, durch staatliche beziehungsweise königliche Privilegien geschützt wird.³⁴

Abgesehen vom Erlegen eines einzigen Wals erwies sich die Reise allerdings als Fehlschlag, da beide Schiffe vor Spitzbergen scheiterten und die Mannschaften von einem britischen Monopolbrecher gerettet werden mußten. Dennoch hatte man die Profitmöglichkeiten dieses Erwerbszweiges durchaus erkannt, denn bereits im nächsten Jahr rüstete die »Muscovy Company« zwei neue Schiffe für den Walfang in spitzbergischen Gewässern aus, auch diesmal mit baskischen Harpunieren an Bord. Wie bereits im ersten Jahr des arktischen Walfangs erschienen auch 1612 britische Monopolbrecher und darüber hinaus noch jeweils ein holländischer und ein spanischer Walfänger, die sich die geographischen Kenntnisse von zwei englischen Lotsen zunutze machten, die diese auf verschiedenen Nordmeereisen in Diensten der »Muscovy Company« erworben hatten.³⁵ Eine *Bekräftigung und*

*Konkretisierung*³⁶ des Monopols der Gesellschaft durch den englischen König 1613 und militärische Begleitung sollten verhindern, daß ausländische Schiffe am Fang teilnahmen. Zwar war dies zur Abwehr französischer und spanischer Konkurrenten erfolgreich, im Gegenzug wurde jedoch 1614 eine niederländische Gesellschaft, die »Noordsche Compagnie«, gegründet und ebenfalls mit einem königlichen Privileg ausgestattet. Bereits im folgenden Jahr wurden aus den Niederlanden 14 Schiffe auf Walfang vor Spitzbergen geschickt.³⁷

Von der Gesellschaft wurde auch die südlich von Spitzbergen gelegene Insel Jan Mayen »wiederentdeckt« und als neues Fanggebiet erschlossen. Bis in die vierziger Jahre des 17. Jahrhunderts wurden die Konkurrenzkämpfe in erster Linie zwischen englischen und niederländischen Schiffen, bisweilen auch gewalttätig, ausgetragen. Auch Walfänger anderer Nationalitäten versuchten sich an der Baienfischerei zu beteiligen. So war Spitzbergen von König Christian IV. als Teil Grönlands zu dänischem Hoheitsgebiet erklärt worden, was die Rivalitäten noch verstärkte. Größtenteils konnten zwar die beteiligten Walfangnationen ihre Interessensphären abgleichen, so daß der Fangbetrieb relativ ungestört ablief. Trotzdem kam es immer wieder zu Auseinandersetzungen zwischen Walfängern einzelner Nationen und zwischen Compagnieschiffen und Monopolbrechern, die auch die jeweiligen Regierungen auf den Plan riefen.³⁸

Diese Phase des arktischen Walfangs wird in der Regel als Baienfischerei bezeichnet, da die Wale während der Sommermonate in den Baien, d. h. in den Buchten der Westküste von Spitzbergen und Jan Mayen gefangen wurden. Diese Art des Walfangs unterscheidet sich nur unwesentlich von der bereits bekannten baskischen Küstenfischerei, denn auch dabei operierten die eigentlichen Walfangboote vom Ufer aus. Die großen Walfangschiffe, die in die Fanggebiete fuhren, besaßen dabei nur eine Transportfunktion für Besatzung, Ausrüstung und Fangertrag. Die gefangenen Wale wurden an Land zu den Fangstationen geschleppt und dort »geflenst«, das heißt, daß mit speziell gefertigten Instrumenten der Speck des Wales abgelöst wurde. Teilweise wurden die Wale noch im Wasser zerlegt, um den Transport an Land zu erleichtern. Dieser Speck wurde dann in eigens an Ort und Stelle errichteten Tranbrennereien ausgekocht. Auf diese Weise wurde Tran produziert. Außerdem wurde auch, wie es die Instruktionen besagten, alles an den Tiere Verwertbare, insbesondere die Walbarten, auch Wal- oder Fischbein genannt, mit in die Heimathäfen zurückgebracht.³⁹

Zunächst war die Baienfischerei sehr erfolgreich. Da bisweilen nicht der ganze gewonnene Tran bei der Abreise im Spätsommer mitgenommen werden konnte, wurden von der »Noordschen Compagnie« Packhäuser auf Spitzbergen und Jan Mayen errichtet.⁴⁰ Wie umfangreich und profitabel die Baienfischerei exakt war, läßt sich nur schwer quantifizieren.⁴¹ Als Eindruck mag hier genügen, daß im holländischen Smeerenburg, der weitaus größten Walfangstation auf Spitzbergen, jede Saison einige hundert Menschen arbeiteten.⁴² Allerdings waren die Fanggründe in unmittelbarer Küstennähe bald erschöpft, da sich in den Baien in erster Linie junge Wale aufhielten; ältere Tiere bevorzugten in der Regel die Packeisgrenze auf hoher See.⁴³ Zu dem schnell schwindenden Bestand mögen auch die nie vollständig beseitigten Rivalitäten zwischen englischen, holländischen, dänischen, französischen und in den letzten Jahren auch deutschen Walfängern beigetragen haben. Diese machten eine Einigung über Fangquoten oder ähnliche Beschränkungen wohl unmöglich. Neben der Überfischung macht Hacquabord auch klimatologische Veränderungen für das Ausbleiben der Wale verantwortlich. Wegen der zunehmenden Blockade der Buchten durch Packeis, hervorgerufen durch die Abkühlung des Gesamtklimas, veränderten sich die Wanderungsrouten der Wale.⁴⁴

Da die Wale in den 1630er und 1640er Jahren begannen, die Baien zu meiden, mußten die

kleinen Fangboote sich immer weiter von den Fangstationen entfernen, bis diese schließlich ihren Nutzen verloren. Mit der Jagd auf Wale im offenen Meer und im Eis trat der arktische Walfang, zumindest was die Fang- und Verarbeitungsmethoden betraf, in eine neue Phase ein.

Eisfischerei

1626 wird von dem ersten auf offener See gefangenen Wal berichtet.⁴⁵ Der Übergang von der Baien- zur Eisfischerei ist jedoch einige Jahrzehnte später anzusetzen, denn letztere stellte besondere Anforderungen an Mannschaften und Ausrüstung: Die Wale konnten nicht mehr an Land verarbeitet werden. Dies mußte unter schwereren Bedingungen auf See geschehen. Auch das Auskochen des Specks zur Trangewinnung konnte nicht mehr an Land stattfinden. Teilweise geschah dies an Bord, was die Brandgefahr enorm erhöhte. Meistenteils ging man dazu über, den Speck in Fässer zu füllen und erst in den Heimathäfen auszubrennen, was auch die Errichtung und den Unterhalt kostspieliger Walfangstationen übrigte.⁴⁶

Der Walfang im Eis bedeutete, daß die Schiffe durch die Verarbeitung des Fanges am Schiff Bedeutung über ihre Transportfunktion hinaus erhielten. Dadurch änderten sich auch die Anforderungen, die an die Schiffe gestellt wurden. Für das Manövrieren an der Packeisgrenze und im Treibeis mußten sowohl die Außenhaut als auch das Schiffsgebälk verstärkt werden.⁴⁷ Durch die Eisfischerei erhöhte sich auch das Verlustrisiko der Reeder, denn durch das Manövrieren im Treibeis bestand ständig die Gefahr, daß die Schiffe vom Eis eingeschlossen und zerdrückt wurden. Diese Schiffsverluste hielten sich zwar langfri-

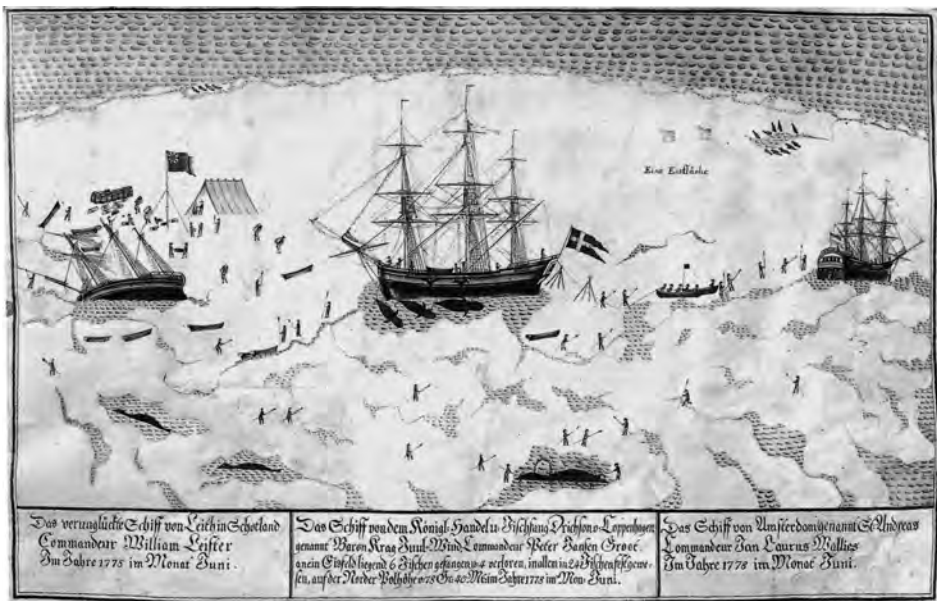


Abb. 3 Walfang im Eismeer: Die BARON KRAGH JUEL WIND aus Kopenhagen zusammen mit einem schottischen und einem niederländischen Walfänger 1778. (Aus: Erich Riewerts/Brar C. Roeloffs: Führer Grönlandfahrer. Neumünster 1996, S. 78; Original im Schleswig-Holsteinischen Landesmuseum)



Abb. 4 »Der Wallfisch stehet auff den kopff, der Schwantz oben, die Harpunierier stehen fertig ihn in die seiten zu stechen.« Stich von Adolf van der Laan zur Grönlandfahrt, um 1720. (Archiv DSM)

stig gesehen in Grenzen⁴⁸, oft waren es aber bestimmte Jahre, in denen mehrere Schiffe verloren gingen, wie beispielsweise 1769 und 1777, die als katastrophal empfunden wurden.⁴⁹

Zu den ersten, die die Eisfischerei betrieben, dürften holländische Walfänger gehört haben, die nicht in der »Noordschen Compagnie« organisiert waren, denn diese hatten keine dauerhaften Walfangstationen. Also hielten sich ihre finanziellen Verluste bei der Aufgabe der Baienfischerei in Grenzen. Der Besitz von Land beziehungsweise ein Monopol über den Walfang verlor zunehmend an Bedeutung, so daß die »Noordsche Compagnie« ihr 1642 auslaufendes Privileg nicht erneuern ließ. Dadurch war auch die Grundlage dieser als Kartell zu verstehenden Gesellschaft obsolet geworden, und sie löste sich auf.⁵⁰ Dies steigerte die Zahl der Walfänger enorm, denn ohne die Monopolbeschränkungen war der Fang auch offiziell für alle Konkurrenten frei, zu denen sich ab 1644 verstärkt Reeder aus deutschen Städten gesellten, insbesondere Hamburg. Dies wirkte sich weiter ungünstig auf die Walbestände in den Küstengewässern aus.

Das Fanggebiet der Eisfischerei umfaßte zunächst das Pack- und Treibeisgebiet zwischen Island und der Westküste Spitzbergens. Erst ab 1719 wurde auch die Westküste Grönlands, die Davisstraße, als Fanggebiet erschlossen.⁵¹ An dieser Phase des arktischen Walfangs beteiligten sich in der Hauptsache holländische und, mit einigem Abstand folgend, auch deutsche Reedereien. Englische Walfänger vollzogen den Übergang zur Eisfischerei vorerst

nicht, sie blieben der immer weniger ergiebigen Baienfischerei verhaftet und spielten bis in die zweite Hälfte des 18. Jahrhunderts beim Walfang nahezu keine Rolle mehr. Ähnliches galt auch für Dänemark.⁵²

Für die konjunkturelle Entwicklung des Walfangs in der Arktis von der Mitte des 17. bis zum Ende des 18. Jahrhunderts hat Leinenga sehr brauchbare Übersichten geliefert. Hieraus werden die Zahl der jährlich ausgefahrenen Schiffe, die jeweils gefangenen Wale und die erzielte Tranmenge ersichtlich. Dabei wird zusätzlich noch zwischen den Fanggebieten Spitzbergen und Davisstraße unterschieden.⁵³ Durchschnittlich kamen zwischen 1669 und 1719 bei der Ausfahrt in das Fanggebiet bei Spitzbergen drei holländische auf ein deutsches Schiff.⁵⁴ Die Gesamtzahl der Ausfahrten stieg nach 1669 (175 Ausfahrten) in den folgenden zwanzig Jahren mit einigen Schwankungen an (Höchstwert 1683: 296), fiel 1690 auf 152 Ausfahrten zurück und erreichte erst 1702 mit 303 Ausfahrten einen neuen Höhepunkt, um dann wieder auf 130 für das Jahr 1713 abzusinken.⁵⁵ Die Zahl der gefangenen Wale unterlag noch größeren Schwankungen. Zwischen 1669 und 1685 bewegte sie sich zwischen 1000 und fast 2000 jährlich gefangenen Walen. Ihre durchschnittliche Menge betrug auf den gesamten Zeitraum gerechnet fast sieben Tiere pro Ausfahrt. Pro Fangsaison lag die Durchschnittszahl nie unter vier.⁵⁶

Zeitgenössische Quellen zeigen, daß eine Ausfahrt erst durch den Fang von mindestens vier ausgewachsenen Walen profitabel wurde.⁵⁷ Daraus läßt sich schließen, daß sich die Grönlandfahrt in diesen ersten Jahren in der Gesamtschau ohne Zweifel rentierte und daß es zwar für einzelne Schiffe und Reeder verlustreiche Fangsaisons gab, diese aber durch erfolgreichere Ausfahrten ausgeglichen werden konnten. Zwischen 1685 und 1719 wurden die Schwankungen bei der Zahl der jährlich gefangenen Wale noch größer. Sie bewegte sich gemittelt zwischen 0,4 und 10,2 Tieren pro Ausfahrt, wobei der Durchschnittswert für



Abb. 5 Trotz sinkender Aussichten blieb das Eismeer bei Spitzbergen das traditionelle Fanggebiet. (Aus: Cornelis C. Zorgdrager: *Alte und neue Grönländische Fischerei und Walfischfang*. Nachdruck der Ausgabe von 1723. Kassel 1975, Bl. 111)

diese Zeit unter vier lag. Insbesondere nach 1701 waren die jährlichen Fangergebnisse in der Mehrzahl nicht profitabel.⁵⁸ Diese Zahlen sagen keineswegs etwas über die Gewinne und Verluste der einzelnen Reedereien aus; insgesamt und langfristig betrachtet wurde der Walfang bei Spitzbergen jedoch zu einem Verlustgeschäft.

Für diese Entwicklung sind ganz unterschiedliche Faktoren verantwortlich zu machen, die sich wechselseitig beeinflussten. Ungünstig auf die Zahl der Ausfahrten wirkten sich verschiedene politische Entwicklungen aus. So brachten beispielsweise die englisch-holländischen Kriege 1652-54, 1665-67 und 1672-74 den holländischen Walfang zum Erliegen, wovon die Hamburger Grönlandfahrer enorm profitierten, da nicht nur die Holländer als Konkurrenten ausfielen, sondern dadurch auch die Preise für Waltran und Barten stark stiegen.⁵⁹ Nachteilig für die Hamburger Walfänger wirkten sich die wiederholten Bemühungen des dänischen Königs Christian V. aus, den Elbzoll für sich zu beanspruchen und dadurch dänischen Walfängern eine bessere Ausgangsposition für eine erneute Teilnahme an der Grönlandfahrt zu verschaffen.⁶⁰ In der Regel profitierte eine Fangflotte immer von der sinkenden Zahl der Ausfahrten anderer Fangflotten und schickte eine größere Zahl von Schiffen zu den Walgründen, so daß insgesamt der Druck auf die Walpopulation kaum abnahm.

Ein weiteres konjunkturelles Hemmnis, das sich aus wechselnden politischen Konstellationen ergab, war die Beeinträchtigung durch Kaper, die wiederholt zurückkehrende Walfänger aufbrachten, Ladungen und Schiffe konfiszierten und die Besatzungen erst gegen Zahlungen von Lösegeld entließen. Zwar beeinträchtigte dieser Faktor nicht nur den Walfang, sondern auch die Handelsschifffahrt, dennoch bedeutete der notwendige Konvoischutz ihrer Grönlandfahrer für die Reeder eine große finanzielle Belastung, die zusammen mit dem erhöhten Verlustrisiko den Walfang noch weniger profitabel erscheinen ließ und für einen Teil der großen Schwankungen bei der Zahl der Ausfahrten verantwortlich war.⁶¹

Neben dem politischen Faktor beeinflussten auch biologische und klimatische Aspekte die Schwankungen und die langfristig negative konjunkturelle Entwicklung im Walfang. Einerseits bewirkte die intensive, unregulierte Bewirtschaftung der Fanggebiete, daß sich der Bestand der Wale verringerte und gleichzeitig das Alter und die durchschnittliche Größe der gefangenen Wale abnahmen. Dies bedeutete auch einen geringeren Tranertrag pro Wal.⁶² Andererseits hatten auch die Temperaturen Einfluß auf das jeweilige Fangergebnis. In kalten Jahren, in denen das Treibeis dicht beieinander lag, waren die Fangaussichten weitaus schlechter als in Jahren, in denen es kaum Treibeis gab.⁶³

Walfang in der Davisstraße und Robbenfang

Angesichts der rückläufigen Fangergebnisse besonders in den ersten zwanzig Jahren des 18. Jahrhunderts war es aus ökonomischer Sicht notwendig geworden, Alternativen zu der Eisfischerei bei Spitzbergen zu suchen. Dies geschah, wie bereits beim Übergang von der Baienfischerei zur Eisfischerei, durch die Erschließung neuer Fanggebiete, nämlich in den Gewässern vor der Westküste Grönlands, der Davisstraße.

Obwohl bereits in der Mitte des 17. Jahrhunderts die Walgründe in der Davisstraße erkundet und für ergiebig befunden worden waren, begann eine regelmäßige Ausbeute erst ab 1719.⁶⁴ Die Gründe hierfür sind vor allem in der außerordentlichen Länge der Hin- und Rückreise zu sehen, was die Betriebskosten deutlich erhöhte. Wie aus den von Leinenga gesammelten Daten hervorgeht, brachte die Erschließung der Davisstraße als Fanggebiet nicht die erhofften Resultate. Zwar gab es bis 1800 einige durchaus profitable Jahre in denen das durchschnittliche Fangergebnis teilweise mehr als acht Wale betrug (beispielsweise 1758), diese hatten jedoch Seltenheitswert und ergaben sich in erster Linie aus der geringen

Zahl an ausgefahrenen Walfängern. Auf den gesamten Zeitraum gerechnet ergab sich ein Durchschnittswert von 2,6 Walen pro Schiff und Jahr, was weit unter der angesetzten Rentabilitätsgrenze von vier Walen pro Ausfahrt und unter dem Durchschnittswert für Spitzbergen lag.⁶⁵ Somit ist zu konstatieren, daß nach ökonomischen Gesichtspunkten die Davisstraße Spitzbergen als Fanggebiet nicht ersetzen konnte. Das zeigt sich einerseits an der stark schwankenden Zahl der Ausfahrten zur Davisstraße und andererseits an der nur langsam abnehmenden Zahl der Spitzbergenfahrer nach 1725, die um 1750 wieder anstieg und erst in den neunziger Jahren erneut deutlich absank. Durch die Teilung der Walfangflotten nahm der Druck auf die Walpopulation bei Spitzbergen zeitweise ab, so daß sich diese Bestände kurzzeitig erholen konnten. Auf lange Sicht wurden diese Gewässer jedoch »leergejagt«.⁶⁶

Der Walfang in der Davisstraße wurde bis in letzte Viertel des 18. Jahrhunderts in erster Linie von holländischen und einigen deutschen Schiffe betrieben. Erst ab 1774 lassen sich dort verstärkt auch englische Schiffe nachweisen, deren Zahl dann ab 1784 die anderer Schiffe um ein Vielfaches überstieg. Im eigentlichen Hauptfanggebiet, Spitzbergen, traten britische Schiffe bereits nach 1750 in wachsender Zahl auf und überflügelten ab 1780 die bis dahin unangefochten größte Walfangflotte der Holländer.⁶⁷ Die Gründe für das rasche Wachsen der britischen Walfangflotte liegen hauptsächlich in der massiven Handelspolitik der britischen Regierung. 1749 wurde eine Prämie von 40 Schilling pro Tonne für jedes größere Walfangschiff ausgelobt. Außerdem waren britische Walfänger bereits vorher von dem verhältnismäßig hohen Einfuhrzoll auf Walfangprodukte befreit worden.⁶⁸ Auch andere Walfangnationen versuchten, diesen Wirtschaftszweig gegen ausländische Konkurrenz zu stärken. So hatte Dänemark, das zu dieser Zeit ebenfalls wieder verstärkt Walfänger ausschickte, 1768 ein generelles Einfuhrverbot für ausländische Walfangprodukte verhängt. 1772 wurde auch von Christian VII. eine Prämie für jeden dänischen Walfänger ausgelobt.⁶⁹ Entscheidenden Antrieb bekam der dänische Walfang durch die Gründung der halbstaatlichen Gesellschaft »Den Kongelige Grønlandske Handel« im Jahr 1774.⁷⁰

Leinenga sieht diese wirtschaftspolitischen Maßnahmen, von ihrem merkantilistischen Charakter abgesehen, vor allem durch militärische Überlegungen motiviert, denn durch die Unterstützung einer heimischen Walfangflotte konnte ein großes Potential von erfahrenen Seeleuten unterhalten werden, auf die die Marine im Bedarfsfall zurückgreifen konnte.⁷¹ Walfänger boten gegenüber auf Handelsfahrt verheuerten Seeleuten den Vorteil, sich in großer Zahl zu bestimmten Zeiten in klar definierten Gebieten aufzuhalten, was ihre schnelle Mobilisierung erleichtern konnte. Besonders für die britische Regierung scheint dies in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts eine wichtige Rolle gespielt zu haben, denn zum Schutz ihrer überseeischen Kolonien war eine große Anzahl von Seeleuten nötig. Nach dem amerikanischen Unabhängigkeitskrieg mußten britische Schiffe die fehlenden Traneinfuhren aus Nordamerika durch eigenen Walfang ersetzen. Außerdem war in England durch die beginnende Industrialisierung der Bedarf an preiswerten Fetten und Schmierstoffen stark gestiegen.⁷² Für Hamburg als wichtigstem Heimathafen deutscher Grönlandfahrer spielten militärpolitischen Überlegungen keine Rolle. Dies wird der Hauptgrund dafür gewesen sein, daß sich die dortigen Ratsherren hartnäckig weigerten, den heimischen Walfang durch Schutzzölle oder Fang- und Auslaufprämien zu schützen.⁷³

Neben der Erschließung neuer Walgründe wurde versucht, die sinkenden Fangerträge durch die Jagd und die Verwertung von Robben zu ergänzen. Diese Alternative zum Walfang soll hier nur kurz erwähnt werden, da sie im hier behandelten Zusammenhang nur untergeordnete Bedeutung hat.⁷⁴ 1721 fuhren die ersten Hamburger Schiffe auf »Robben-schlag«. Um kostengünstiger zu arbeiten, fuhren kleine Schiffe mit weniger Besatzung aus.

Da die Jagdsaison auf Robben gewöhnlich von Mitte März bis Ende April dauerte und damit zeitlich vor dem Beginn der Walfangaison lag, wurden auch kombinierte Wal- und Robbenfänger ausgeschiedt, so daß ein schlechtes Ergebnis beim Robbenfang häufig durch die Jagd auf Wale ausgeglichen werden konnte.⁷⁵

Die kriegerischen Auseinandersetzungen in Europa gegen Ende des 18. und zu Beginn des 19. Jahrhunderts gingen nicht spurlos am Walfangbetrieb vorüber. Das ohnehin sehr risikobehaftete Geschäft wurde durch die wieder auftretende Gefährdung durch Kaper für die Reeder noch unkalkulierbarer. Nachdem wegen des Vierten Englisch-Niederländischen Krieges (1780-1784) der Fangbetrieb der Holländer zeitweise ganz zum Erliegen kam und der britische sich einschränkte, bedeuteten die politischen Entwicklungen nach der französischen Revolution sowohl für holländische und viele deutsche, als auch für die dänischen Walfänger das eigentliche Ende der Grönlandfahrt. Der *Schlag, von dem* [die niederländischen Walfänger] *sich nicht wieder erholen sollten*⁷⁶, kam 1798, als englische Kriegsschiffe die gesamte holländische Walfangflotte bis auf ein Schiff auf deren Rückreise aufbrachten und diese samt Fangbeute als Prise verkauft wurde. Die deutschen, und hier insbesondere die Hamburger Walfänger, hatten ebenso unter den politischen Krisen zu leiden. Wiederholt wurden Elbe, Weser und Ems durch englische und französische Schiffe blockiert, so daß der Betrieb ab 1801 stark behindert wurde und einige Jahre (ab 1808) ganz ruhen mußte. Diese Beeinträchtigung brachte auch der Hamburger Grönlandfahrt das faktische Ende. Nach 1815 fuhr noch regelmäßig eine Handvoll Walfänger aus, die letzten sogar bis 1861, wirtschaftliche Bedeutung besaßen diese jedoch nicht mehr.⁷⁷ Anderen Walfangnationen erging es ähnlich. Der dänische »Kongelige Grønlandske Handel« stellte seine Fangfahrten 1789 aus wirtschaftlichen Gründen ganz ein; der Küstenwalfang in den Grönländischen Kolonien wurde in geringem Maße weiterbetrieben.⁷⁸

Entwicklungslinien

An der Entwicklung des Walfangs in Nordeuropa lassen sich einige grundsätzliche Tendenzen ablesen. Seit dem Beginn des systematisch betriebenen Walfangs, der baskischen Küstenfischerei, kann man ein wiederkehrendes Muster von Erschließung eines Fanggebietes, dessen Überfischung, und der Suche nach neuen Walgründen erkennen. Obwohl der arktische Walfang auf Spitzbergen, Jan Mayen, später im Treibeis westlich von Spitzbergen und in der Davisstraße anfänglich lukrativ gewesen ist, wird langfristig eine deutlich negative Tendenz sichtbar, die sich in der sinkenden Zahl der Ausfahrten und der gefangenen Wale widerspiegelt. Dabei sind beträchtliche Schwankungen zu beobachten, für die eine Reihe von politischen, klimatischen und biologischen Faktoren verantwortlich sind. Vom Beginn der Baienfischerei 1611 bis in das letzte Viertel des 18. Jahrhunderts war die holländische Walfangflotte die bedeutendste. Daneben zeigt die Hamburger Grönlandfahrt, wenn auch auf deutlich niedrigerem Niveau, eine beachtliche Kontinuität. Abgelöst wurden die Niederlande durch englische Walfänger, die ab 1750 wieder verstärkt ausfuhren. Diese wurden durch eine massive Handelspolitik unterstützt.

Nordfriesischer und Föhrer Walfang

Es ist nicht einfach zu bestimmen, ab wann Föhrer begannen, sich am arktischen Walfang zu beteiligen. Die Herkunftsorte der Seeleute lassen sich aus einer Reihe von Quellen ersehen, die allerdings, abhängig vom Heimathafen der Walfangschiffe, erst für relativ späte Zeiträume zur Verfügung stehen und teilweise nur lückenhaft vorliegen. Dabei handelt es

gelöst, die schwere ökonomische Schäden verursachte.⁸² Auch Brinner sieht diese Sturmflut als den eigentlichen Auslöser für die Wandlung der Friesen von *Bauern zu Walfängern* [sic].⁸³ Hierzu ist jedoch anzumerken, daß sich sowohl die Inseln vom Festland aber auch die einzelnen Inseln untereinander in ihrer Agrarstruktur und damit auch in der Abhängigkeit von der Landwirtschaft unterschieden. Gleiches gilt auch für die durch die Flut verursachten Verluste. Einzelne Gebiete waren unterschiedlich von dieser Naturkatastrophe betroffen. Während durch den Untergang der Insel Strand große landwirtschaftlich genutzte Flächen verloren gingen und einige tausend Menschen ertranken, hielt sich der Landverlust der Insel Föhr in engen Grenzen. Allerdings wird ein hoher Verlust an Nutztieren vermeldet.⁸⁴ Aber selbst wenn die Flut als Auslöser für den Übergang zum Walfang betrachtet werden sollte, wird sich dieser über einen längeren Zeitraum vollzogen haben, so daß die Flut von 1634 nur bedingt als Zäsur betrachtet werden kann.

Neben der unbedeutenden Landwirtschaft war einer der traditionellen Erwerbszweige auf Föhr die Salzgewinnung, die der Insel im Mittelalter einigen Wohlstand brachte, was sich nicht zuletzt im Bau der drei großen und kostspieligen Inselkirchen St. Laurentii, St. Nicolai und St. Johannis manifestiert, die alle vor 1240 errichtet wurden.⁸⁵ Die Salzgewinnung als lukrative Einnahmequelle fand ihr Ende wahrscheinlich durch die »Grote Mann-dränke«, die schwere Sturmflut von 1362, bei der große Flächen der für die Salzgewinnung notwendigen, torfhaltigen Erde verloren gingen. Braren sieht die Haupterwerbsquelle der Föhrer nach Ende der Salzgewinnung in erster Linie im Heringsfang nach 1425.⁸⁶ Durch diesen und eine langsam anlaufende Beteiligung an der Handelsfahrt konnten die Bewohner der Insel wohl einige Erfahrung in der Seefahrt sammeln.

Die zweite Kategorie der Motive für eine Beteiligung am Walfang sind die Pull-Faktoren. Darunter sind Motive zu verstehen, die die Aufnahme einer bestimmten Erwerbstätigkeit an einem anderen Ort besonders attraktiv erscheinen lassen. Brinner weist in diesem Zusammenhang auf ein Verbot der französischen Regierung aus dem Jahr 1634 hin, das den französischen Basken die Teilnahme an fremdem Walfang, insbesondere am holländischen, untersagte. Dadurch sei ein Mangel an qualifizierten Seeleuten entstanden, der von Nordfriesen ausgeglichen werden konnte.⁸⁷ Aber auch bei dieser These sind Zweifel durchaus angebracht. Einerseits, so zumindest de Jong, ist das Verbot möglicherweise kaum so strikt durchgehalten worden, daß in der holländischen Walfangflotte große personelle Engpässe entstanden wären.⁸⁸ Andererseits konnten Nordfriesen, und damit auch Föhrer, selbst wenn sie erfahrene Seeleute gewesen sind, wohl kaum ohne lange Erfahrung im Walfang ohne weiteres Fachpersonal ersetzen. Gerade Positionen, die ein hohes Maß von Erfahrung und Fachwissen über den Walfang erforderten, nämlich die der Harpuniere und Speckschneider, waren mit Basken besetzt und konnten nur von Nordfriesen ausgefüllt werden, wenn sie bereits vorher auf Walfang gefahren waren. Dies läßt den Schluß zu, daß Nordfriesen entweder schon 1634 einige Zeit am holländischen Walfang beteiligt gewesen waren, wofür es allerdings keine Belege gibt, oder aber, daß das Verbot ihnen die Möglichkeit eröffnete, in weniger qualifizierten Positionen, beispielsweise als Matrosen, am Walfang teilzunehmen.

Wenn man den Beginn des nordfriesischen Walfangs überhaupt mit einem bestimmtem Jahr in Verbindung bringen will, so erscheint 1643, das erste Jahr nach der Auflösung der »Noordschen Compagnie«, am ehesten plausibel, denn von diesem Zeitpunkt an vergrößerten sich die Walfangflotten und entsprechend steigerte sich der Personalbedarf auf den Schiffen. Wenn bereits um 1642 von zwei Sylter Kommandeuren auf holländischen Walfangschiffen berichtet wird⁸⁹, so handelt es sich bei ihnen um eine Ausnahme. Erst nach diesem Jahr wird der Bedarf an Seeleuten für die Grönlandfahrt sich so gesteigert haben, daß die Verdienstmöglichkeiten für eine Beteiligung am Walfang attraktiv genug erschie-

nen. Dabei ist davon auszugehen, daß es zwischen den einzelnen Inseln Unterschiede gegeben hat. Aus einer Bittschrift der Bewohner der Insel Sylt von 1643 geht hervor, daß *umb Petri Apostoli Tagt* viele der männlichen Einwohner auf *Fischereie* gegangen seien, so daß *in dem Drittentheill Häusern uff Unserm Lande, den Sommer über nicht Mans Personen vorhanden wären, da sie nach Hollande und sonst hin unde Wyde weggefahren, und Weitt unde Verne zersteuwet waren*.⁹⁰ Das angegebene Datum des Petritages (22. Februar)⁹¹ ist für spätere Zeit als Orientierungsdatum für die Abreise der Walfangbesatzungen gesichert, jedoch muß nicht angenommen werden, daß der stattliche Anteil von einem Drittel der männlichen Erwachsenen bereits ausschließlich am Walfang teilnahm, denn auch der Heringsfang und die Handelsschifffahrt fanden größtenteils zwischen Frühjahr und Herbst statt. Dafür, daß die Beteiligung Föhrer Seefahrer am niederländischen Walfang zunächst verhältnismäßig langsam anließ, spricht, daß sich erst für das Jahr 1656 ein Föhrer als Harpunier, also in qualifizierter Position, nachweisen läßt.⁹² Allerdings liegen für diesen frühen Zeitraum nur äußerst lückenhafte Unterlagen vor, so daß mit einiger Sicherheit angenommen werden kann, daß bereits früher einige Föhrer auf holländischen Schiffen gefahren sind.

Ausdrücklich zu den Pull-Faktoren zählen bessere Verdienstmöglichkeiten als im Herkunftsgebiet. Es ist nicht ganz unproblematisch, dies am Beispiel Holland nachzuweisen. Für die erste Hälfte des 17. Jahrhunderts liegen für die Verdienste der unteren Mannschaftsränge, d. h. für Voll- und Leichtmatrosen, auf holländischen Walfängern keine Unterlagen vor. Dies waren die Positionen, die Nordfriesen und Föhrer zu Beginn ihrer Beteiligung am Walfang einnehmen konnten. Die ersten Abrechnungen für Vollmatrosen stammen von 1661 und 1683/84 und führen als monatliches Entgelt zwischen 17 und 22 Gulden auf. Dazu kam noch eine kleine Prämie von 1½ Gulden pro gefangenem Wal.⁹³ Da sich diese Summe in den von de Jong ausgewerteten Unterlagen bis ins 18. Jahrhundert nicht wesentlich erhöht, spricht einiges dafür, daß sich der übliche Monatslohn für Vollmatrosen in der Anfangszeit des Walfangs nicht wesentlich davon unterschieden haben mag; Belege dafür gibt es jedoch nicht. Leider liegen keine Erkenntnisse über die durchschnittlichen Einkünfte auf den nordfriesischen Inseln vor, die im Vergleich Aufschluß darüber geben könnten, ob die Walfangfahrt entscheidend lukrativer erschien als eine Erwerbstätigkeit auf der Insel oder bei der Heringsfischerei. Daß dies möglicherweise so war, ergibt sich aus einem Bericht des Husumer Bürgermeisters Caspar Dankwerth aus der Mitte des 17. Jahrhunderts, der über die Insel Sylt schreibt: [...] *ihrer [der Einwohner Sylts] viel ernehren sich mit dem Walfischfange, denn sie fahren jährlich hinüber hinter Eißlandt und Norwegen an Grönlandt und Spitzbergen, auff sothane Walfischfang, welche sonst unsaubere Handtierung ihnen gut Geldt in den Beutel trägt, und bey ihrem Lande haben sie den Oesterfang*⁹⁴, *welcher, ob er wol von der Herrschafft verpachtet wird, haben sie für das Fischen doch ihren Pfennig oder Lohn auch davon zu geniessen*.⁹⁵ Hieraus läßt sich ersehen, daß zumindest in bezug auf Sylt der Walfang finanziell attraktiv genug erschien, um sich in großem Maße daran zu beteiligen, daß allerdings daneben auch andere Erwerbsmöglichkeiten eine substantielle Rolle spielten, wie zum Beispiel der Heringsfang. Betrachtet man den großen Anteil am Walfang, der sich für Föhrer in späteren Jahren nachweisen läßt, so kann man diese Aussage sicher auch auf diese Insel übertragen.

Somit bleibt festzustellen, daß sich zwar der Beginn des Föhrer Walfangs nur schwer genau datieren läßt, es aber sehr wahrscheinlich ist, daß die Bewohner der nordfriesischen Inseln sich aus einer ganzen Reihe von Motiven nach 1640 vermehrt zuerst auf holländischen, später auch auf anderen Schiffen auf Grönlandfahrt begaben. Im folgenden soll der Versuch gemacht werden, die Beteiligung Föhrer Seeleute in geographischer und chronologischer Hinsicht genauer darzustellen.

Phasen Föhrer Walfangs

Über den Anteil nordfriesischer Seeleute am Walfang verschiedener Nationen und Städte liegen eine Reihe von Einzeluntersuchungen vor. Deshalb erscheint es zweckmäßig, diesen Abschnitt nach den jeweiligen Ausfahrthäfen gegliedert nachzuzeichnen. Dabei ist jedoch auf die verschiedenen Wellen saisonaler Arbeitsmigration hinzuweisen, die je nach konjunktureller und politischer Situation auftraten. Genaue quantitative Aussagen können größtenteils nur über die zweite Hälfte des 18. Jahrhundert gemacht werden, da kaum oder nur sehr lückenhaft Quellen für die Zeit davor überliefert sind.

Auf Hamburger Walfängern

Die detaillierteste Einzeluntersuchung über den Anteil nordfriesischer Seeleute am Walfang ist von Voigt vorgelegt worden, der die Hamburger Grönlandfahrt genauer untersucht hat.⁹⁶ Die quellenmäßige Grundlage dieser Studie bilden die Anmusterungsprotokolle des Wasserschouts, die allerdings erst für die Zeit nach 1760 überliefert sind. Das Amt des Wasserschouts war 1691 als eine Musterungsbehörde, bei der sich alle Seeleute registrieren lassen mußten, um eine Heuer auf einem Hamburger Schiff zu bekommen, in Hamburg eingerichtet worden. Ziel dieser Maßnahme war es, eine Behörde zu schaffen, die bei Streitfällen zwischen Reeder und Besatzung als Vermittlungsinstanz auftreten konnte. Zu diesem Zweck mußte der Wasserschout Unterlagen über die Namen, Herkunftsorte, Qualifikation beziehungsweise Position an Bord und die Heuerabsprachen der Seeleute führen. In den überlieferten Unterlagen werden außerdem Bürgen aufgeführt, die für die gezahlten Vorschüsse auf die Heuer einstanden. Aus diesen Angaben wurde für jedes Schiff auf fast schematische Weise jeweils ein Anmusterungsprotokoll erstellt.⁹⁷ Für die Zeit vor 1761 mußte auf verschiedene andere Quellen zurückgegriffen werden, die allerdings wesentlich weniger detaillierte Angaben enthalten oder nur noch sehr lückenhaft erhalten sind. Dazu gehört das »Verzeichniß der seit Anno 1669 von Hamburg nach Groenland und der Straß-Davied zum Wallfisch- und Robbenfangst gesandten Schiffe«, das nach seinem Titel im Hamburger Staatsarchiv in der Literatur gewöhnlich als »Handschrift 263« bezeichnet wird und bis 1801 jährlich alle Hamburger Wal- und Robbenfänger mit Namen der Kommandeure und deren Fangergebnissen verzeichnet.⁹⁸ Die Handschrift ist in diesem Zusammenhang die älteste erhaltene Quelle, die allerdings den Nachteil hat, nur die Namen der Kommandeure, jedoch weder deren Herkunftsgebiet noch die Besatzung zu berücksichtigen. Durch Namensvergleich konnte Voigt zwar die Mehrheit der Kommandeure identifizieren, über den Anteil der nordfriesischen Seeleute lassen sich jedoch bestenfalls spekulative Aussagen machen. Die dritte Quelle, die Voigt erschließen konnte, sind Meldelisten, auf denen alle dänischen Untertanen, also auch Nordfriesen, die auf Hamburger Schiffen fuhren, eingetragen werden sollten. Diese Meldelisten entstanden durch ein Verordnung des dänischen Königs von 1754, die besagte, daß dänische Untertanen für die Fahrt auf Hamburger Schiffen eine Bescheinigung des königlichen Gesandten in Hamburg benötigten. Dadurch sollte ein Kontrollregister erstellt werden, um die Mobilisierung der Seeleute für die dänische Marine zu erleichtern. Aus den Listen, die für die Zeit von 1757 bis 1759 und zwischen 1764 und 1798 vorliegen, gehen Namen, Herkunftsorte und vorgesehener Rang in der Marine hervor. Diese Listen weisen jedoch erhebliche Lücken auf, denn der Vergleich mit der Handschrift 263 zeigt, daß ganze Besatzungen von Schiffen mit nordfriesischen Kommandeuren oder Teile davon nicht aufgeführt wurden.⁹⁹ Angesichts der für einzelne Zeitabschnitte sehr unterschiedlichen Quellenlage soll hier der Periodisierung Voigts gefolgt werden, ohne jedoch eine Einteilung nach Arbeitsmigrationsbewegungen aus den Augen zu verlieren.

Für die Zeit vom Beginn des Hamburger Walfangs 1644 bis zum Beginn des Berichtszeitraums der Handschrift 263 können keine genauen Angaben über eine Beteiligung Föhrer gemacht werden. Der erste namentlich bekannte, und damit auch eindeutig der Insel zuzuordnende Föhrer Kommandeur ist Matthias Petersen, der wegen seines erstaunlich großen Erfolgs beim Walfang (innerhalb einer Fahrzeit von rund 50 Jahren als Kommandeur insgesamt 373 Wale) als der »Glückliche Matthias« in die Walfangliteratur Eingang fand.¹⁰⁰ Für Hamburg sind von ihm jährliche Ausfahrten für 1669-1682 und 1691-1698 belegt. Zwischenzeitlich kamen noch drei weitere Föhrer Kommandeure hinzu, nämlich Jan/John Peters (Ausfahrten aus Hamburg: 1673-75, 1676-1691)¹⁰¹, Matthias Matthiessen (Ausfahrten: 1691-97) und Otto/Ocke Matthiesen (Ausfahrten: 1697, 1704-1711).¹⁰² Für die erste Hälfte des 18. Jahrhunderts sind noch acht weitere Kommandeure von Föhr nachgewiesen.¹⁰³ Die aktive Zeit dieser elf Kommandeure verteilte sich auf einen Zeitraum von fast neunzig Jahren, wobei bis 1746 nie mehr als drei gleichzeitig fuhren; in den Jahren bis 1756 steigerte sich die Zahl der jährlichen Ausfahrten unter Föhrer Kommandeuren auf sieben. Zwischenzeitlich, nämlich 1682-84, 1698-1703 und 1712-1732, wurden überhaupt keine Hamburger Walfänger von Föhrern geführt.¹⁰⁴ Diese Lücken erklären sich dadurch, daß einige der Kommandeure zwischenzeitlich auf holländischen Schiffen fuhren¹⁰⁵, was wohl durch konjunkturelle Schwächen der Hamburger Grönlandfahrt bedingt war, denn nach 1703 sank die Zahl der jährlichen Ausfahrten auf ein deutlich niedrigeres Niveau ab.

Vergleicht man die Zahl der nachgewiesenen Föhrer Kommandeure mit der Zahl der Ausfahrten, so zeigt sich, daß diese nur einen geringen Anteil der Walfangkommandeure ausmachten¹⁰⁶, da bis 1703 die Zahl der Ausfahrten selten unter vierzig, sondern in der Mehrzahl der Jahre deutlich über fünfzig lag, die Zahl der Föhrer Kommandeure jedoch zwischen null und drei schwankte. Erst für die Zeit nach 1750 konnte Voigt aufgrund der verbesserten Überlieferungssituation der Quellen genauere Werte ermitteln. Dabei konnte auch zwischen der ab 1720 relevanten Einteilung als Wal- oder Robbenfänger differenziert werden. Zwischen 1750 und 1755 stellte Föhr mit sechs beziehungsweise sieben Komman-



Abb. 7 Die Wohnstube eines nordfriesischen Walfangkommandeurs aus der Zeit um 1780 in der Ausstellung des DSM.

deuren immerhin zwischen 33% und 39% der Walfangkommandeure, auf Robbenfängern spielten sie dagegen keine Rolle.¹⁰⁷

Über den Anteil Föhrer Seeleute in Offiziersrängen und in den Mannschaften können keine belegbaren Aussagen gemacht werden. Es besteht, wie noch zu sehen sein wird, ein Zusammenhang zwischen dem Herkunftsgebiet des Kommandeurs und dem seiner Mannschaft, was sich teilweise auch in durchschnittlichen Werten ausdrücken läßt. Für Hamburg im behandelten Zeitraum lassen sich aufgrund der Quellenlage aber keine seriösen Schätzungen anstellen. Ein solcher Versuch ist von Dekker bezüglich der Föhrer Beteiligung am holländischen Walfang unternommen worden. Dabei konnte er allerdings für bestimmte Zeiträume auf verschiedene Musterrollen als Vergleichsmaterial zurückgreifen, die für die erste Zeit der Hamburger Grönlandfahrt nicht vorliegen.¹⁰⁸ Voigt konnte durch die verfügbaren Anmusterungsprotokolle des Hamburger Wasserschouts für die Zeit nach 1761 detaillierte Zahlen ermitteln und dadurch sowohl genaue Angaben über den Umfang der Beteiligung als auch die Differenzierung nach Rang und Herkunftsgebiet machen. Basierend auf dieser Untersuchung ist in Anhang 1 eine Übersicht des Anteils der Föhrer Seeleute bis 1823, gegliedert nach Jahr und Rang, erstellt worden.¹⁰⁹ Dadurch ist es möglich, für diesen Zeitraum den genauen Umfang der Beteiligung Föhrer Seeleute und ihre Qualifikation zu bestimmen.

Für die ersten zwanzig Jahre zeigt sich, daß der Anteil der Föhrer durchschnittlich 7% aller Hamburger Grönlandfahrer ausmachte, mit jährlichen Schwankungen zwischen drei und elf Prozent. Die Zahl der Seeleute betrug im Mittel 123 und bewegte sich zwischen 50 und 211. Sowohl der Anteil als auch die absoluten Zahlen der Seefahrer von Föhr nehmen sich relativ klein aus. Ein anderes Bild zeigt sich, wenn man die Werte nach der Qualifikation, beziehungsweise nach Positionen an Bord aufschlüsselt. Dabei ergeben sich für die Positionen der Kommandeure (Ø 11%), Steuermänner (Ø 18%), Schiemänner (Ø 19%), Bootsmänner (Ø 10%), Harpuniere (Ø 32%), Speckschneider (Ø 47%) und der Kochsmaate/Schiffsjungen (Ø 14%) teilweise deutlich prominente Anteile. Besonders in den Rängen der Steuerleute, Schiemänner, Harpuniere und Speckschneider zeigt sich mit Verhältnissen von 1:5, 1:3 und 1:2 eine große Dominanz der Föhrer. Bei diesen Positionen handelt es sich um hohe Offiziersränge und um speziell für den Walfang entscheidende Posten (Speckschneider, Harpunier und Schiemann). Auf Robbenfängern beziehungsweise kombinierten Wal- und Robbenfängern tauchen diese Ränge mit Ausnahme der Steuermänner nicht mehr oder nur teilweise auf.¹¹⁰ Der Zahl der Harpuniere dürfte sogar noch höher gewesen sein, da viele Seeleute, die als Steuermann, Bootsmann, Koch oder Zimmermann fuhren, in den Fanggebieten auch als Harpuniere eingesetzt wurden. Voigt hat in seiner Auswertung der Protokolle nur den seemännischen Rang berücksichtigt.¹¹¹

Hieraus lassen sich zweierlei Erkenntnisse gewinnen. Einerseits zeigt sich, daß Föhrer überwiegend auf Walfängern gefahren sind, was sich bereits in der Untersuchung der Föhrer Kommandeure für den Zeitraum zwischen 1750 und 1755 angedeutet hatte. Auf die Gründe hierfür wird weiter unten näher eingegangen werden. Andererseits zeigt sich, daß sich ein großer Teil der Föhrer in qualifizierten Positionen an Bord befanden, denn bei den Harpunieren und den Speckschneidern spielten sie eine dominierende Rolle. Dies weist auf längere Erfahrung hin, die für diese Positionen notwendig war, und somit auf eine bereits vorhandene Tradition. Rückwärts gewandt läßt sich vermuten, daß bereits in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts Föhrer einen bedeutenden Anteil an diesen Positionen besetzten.

Für den Zeitraum nach 1781 lassen sich ähnliche Tendenzen feststellen. Ein kurzfristiges Absinken des Anteils der Föhrer nach 1780 erklärt sich aus Beschränkungen, denen sie sich von Seiten der dänischen Regierung ausgesetzt sahen. In Zusammenhang mit dem amerika-

nischen Unabhängigkeitskrieg (1776-1783) hatte das 1780 geschlossene bewaffnete Neutralitätsbündnis zwischen Dänemark/Norwegen, Schweden und Rußland zu politischen Spannungen zwischen diesen Staaten und Großbritannien geführt. Um die dänische Handelsfahrt durch Geleitschutz gegen die Aufbringung durch Kaper zu schützen, hatte die dänische Regierung im Winter 1780/81 begonnen, eine zwar seit 1735 bestehende, faktisch aber nicht durchgeführte Wehrdienstpflicht der Bewohner der nordfriesischen Inseln durchzusetzen.¹¹² Der als »Enrollierung« bezeichneten Erfassung zum Kriegsdienst in der dänischen Marine versuchten sich die Föhrer Seefahrer auf verschiedene Weise zu entziehen, denn gleichzeitig beinhaltete die Anordnung zur Enrollierung auch ein Verbot, auf Schiffen außerhalb des Gesamtstaates anzuheuern. Zur Kontrolle dieser Maßnahme hatte der dänische Gesandte in Hamburg durchgesetzt, daß der dortige Wasserschout nur nordfriesische Seefahrer annehmen durfte, die eine ihre Freistellung bescheinigende Erlaubnis vorweisen konnten. Während 1781 noch alle Nordfriesen für die Hamburger Grönlandfahrt Erlaubnisscheine erhielten, wurden diese in den folgenden beiden Jahren nicht mehr ausgegeben.¹¹³ Dennoch fuhren, in geringerer Zahl, auch 1782 und 1783 Nordfriesen, also auch Föhrer, auf Hamburger Walfängern, wobei sie allerdings in den Anmusterungsprotokollen ausnahmslos falsche Angaben über ihre Herkunftsgebiete machten, was vom Wasserschout wohl stillschweigend geduldet wurde. Voigt hat durch Namensvergleich für den Großteil der Seeleute die Herkunftsgebiete ermitteln können und ist so auch für die Jahre nach 1781 zu verwertbarem Datenmaterial gekommen.¹¹⁴

Die Entwicklung nach 1783 läßt sich folgendermaßen zusammenfassen: Nachdem die Zahl der Föhrer auf Hamburger Grönlandfahrern auf 55 beziehungsweise 61 gesunken war, wuchs diese bis 1794 wieder auf 171. Dieses Ansteigen korrespondierte bis zu einem gewissen Grad mit einer steigenden Zahl von Ausfahrten, was sich an einem relativ konstant bleibenden Anteil von durchschnittlich 11% Föhrern auf Hamburger Schiffen widerspiegelt. Durch die politischen Krisen und Auseinandersetzungen im Zuge der Revolutionskriege und der Napoleonischen Herrschaft wurde auch die Hamburger Grönlandfahrt stark behindert, so daß die Zahl der Ausfahrten rapide sank und teilweise überhaupt keine Schiffe ausfahren konnten (1804, 1808, 1811 und 1814). Dementsprechend nahm auch die Zahl der Föhrer Seeleute ab, wie sich dem tabellarischen Anhang 1 entnehmen läßt. Nach 1815 erholte sich die Hamburger Grönlandfahrt kurzzeitig, wenn auch auf deutlich niedrigerem Niveau. Zwischen 1815 und 1823 erhöhte sich der Anteil der Föhrer deutlich. 1820 betrug er mehr als ein Viertel aller Seeleute (28%), wobei, mit großen Schwankungen, im Mittel etwa 55 Seeleute fuhren. Nach 1823 bis zum Ende der Hamburger Grönlandfahrt 1839 spielten Föhrer praktisch keine Rolle mehr. Zwar fuhr noch der ein oder andere Matrose, statistische Bedeutung hatte diese Erwerbstätigkeit jedoch nicht mehr.¹¹⁵ Gegliedert nach Qualifikationen bestätigen die Daten die bereits angesprochene Tendenz eines überdurchschnittlichen Anteils von Föhrern in den qualifizierten Schlüsselpositionen des Walfangs. Wegen der kleinen absoluten Zahlen werden die Anteilswerte jedoch zunehmend weniger aussagekräftig.¹¹⁶

Auf niederländischen Schiffen

Es ist bereits darauf hingewiesen worden, daß sich Föhrer wohl erst in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts auf holländischen Walfangschiffen etablieren konnten. Die Quantifizierung ihres Anteils gestaltet sich erheblich schwieriger als bei der Hamburger Grönlandfahrt, da die Quellsituation im Vergleich deutlich lückenhafter ist. Verschiedene Autoren haben versucht, die Besatzungen holländischer Walfänger nach ihren Herkunftsgebieten aufzuschlüsseln.¹¹⁷

Zu den verfügbaren Quellen gehören Musterrollen und ähnliche Mannschaftslisten, die aus dem Archiv des Waterschouts von Amsterdam und aus anderen Provenienzen zusammengetragen wurden. Eine weitere Quellenart, die ansatzweise einen Eindruck von den Herkunftsgebieten der Mannschaften geben kann, sind Verklarungsprotokolle. Hierbei handelt es sich um juristische Dokumente, in denen Schäden an Ladung und Ausrüstung von Schiffen notariell festgestellt werden. Die Richtigkeit der Protokolle mußte von Teilen der Besatzung bezeugt und durch Unterschrift bekräftigt werden. Dazu gehörte in der Regel noch ein Hinweis auf die Herkunftsgebiete der Zeugen sowie deren Rang an Bord.¹¹⁸ Allerdings wird selten die ganze Besatzung aufgeführt, so daß auch diese Quellen keine umfassenden Auskünfte geben. Am ertragreichsten ist die Überlieferungssituation in bezug auf die Position der Kommandeure. Der erste Führer konnte für das Jahr 1655 als Kommandeur auf einem holländischen Grönlandfahrer nachgewiesen werden. Da es sich bei dem Schiff um ein für die Handelsschifffahrt gebautes handelte, das nicht für die Eisfischerei konstruktionstechnisch verstärkt wurde, ist davon auszugehen, daß damit Walfang noch als Baienfischerei betrieben wurde.¹¹⁹ Zu diesem Zeitpunkt wurden die meisten Wale bereits im Eis westlich von Spitzbergen gefangen. Dies legt den Schluß nahe, daß dieser Führer Kommandeur einerseits entweder noch nicht über die nötige Erfahrung im Walfang in den Treibeisfeldern verfügte oder die Reederei andererseits nicht die Mittel aufwenden konnte, um ein für die Eisfischerei taugliches Schiff auszurüsten. Daraus läßt sich folgern, daß sich der Führer Kommandeur mit den geringeren Fangerträgen, die die Baienfischerei zu diesem Zeitpunkt bot und an denen die Kommandeure anteilig beteiligt waren, zufrieden gab.

Erst ab dem Ende des 17. Jahrhunderts lassen sich wieder Führer Kommandeure in holländischen Diensten nachweisen. Für das 18. Jahrhundert hat Dekker insgesamt 128 Kommandeure von der Insel identifizieren können.¹²⁰ Bis zur Mitte der dreißiger Jahre des 18. Jahrhunderts lag die Zahl der Kommandeure im Mittel bei fünf, wobei nie mehr als zehn Kommandeure in einem Jahr ausfuhren. Vergleicht man diese Werte mit den Zahlen der jährlichen Ausfahrten aus den Niederlanden, die sich in der Regel zwischen 130 und 200 bewegten¹²¹, erscheint der Anteil der Führer als wenig bedeutend. Zwischen 1739 und 1770 stieg die Zahl der Führer Kommandeure rapide an und erreichte 1756/57 und 1762 ihren Höchstwert von 34 Kommandeuren. Danach sank ihre Zahl wiederum auf durchschnittlich unter vier ab. Die Gründe dafür sind hauptsächlich in der sinkenden Gesamtzahl der Ausfahrten zu sehen. Verglichen mit anderen Herkunftsgebieten der Kommandeure nahm Föhr eine bedeutende Position ein. Im 18. Jahrhundert stellte die Insel den größten Anteil an ausländischen Kommandeuren. In den Jahren 1758-1762 gab es nur eine Region in den Niederlanden, nämlich die Nachbardörfer Den Helder und Huisduinen, die einer größeren Anzahl von Schiffsführern auf Walfangschiffen als Wohnort diente.¹²²

Während man hinsichtlich der Kommandeursposten relativ genaue Angaben machen kann, erlaubt die Quellen- und Forschungslage in bezug auf die Offiziere und Mannschaften nur allgemeine Aussagen. Dies gilt besonders für das 17. Jahrhundert. Einer der wenigen Nachweise, die es über die Anwesenheit von Führern in den Niederlanden gibt, berichtet von 86 Führer Seeleuten, die 1682, wie alljährlich, nach Amsterdam kamen, um sich nach Grönland und anderen Fahrtzielen zu verheuern.¹²³ Daraus läßt sich eindeutig schließen, daß Führer auf holländischer Grönlandfahrt, und wohl auch auf Handelsfahrt, zu diesem Zeitpunkt eine nicht ungewöhnliche Erscheinung waren. Erwähnung fanden diese nur, weil sie gegen Einfuhrbestimmungen verstoßen hatten.

Zur Quantifizierung des Anteils Führer Seeleute brauchbare, das heißt vollständige, Mannschaftslisten stehen in Form von Musterrollen erst ab der Mitte des 18. Jahrhunderts zur Verfügung. Dekker hat in seiner Untersuchung Musterrollen aus der Zeit zwischen 1745 und 1748 ausgewertet und ist zu dem Schluß gekommen, daß auf Schiffen mit Führer

Kommandeuren die Bewohner dieser Insel auch den größten Teil der Besatzung stellten und daß bei niederländischen Kommandeuren dieser Anteil zwar wesentlich geringer ausfiel, Föhr jedoch auch auf diesen Schiffen das größte Herkunftsgebiet von Seeleuten außerhalb der Niederlande war. Dabei nahmen Föhrer Seeleute sowohl bei ihren eigenen als auch bei niederländischen Kommandeuren vornehmlich die Positionen des Fachpersonals, also die der Steuermänner, Speckschneider und Harpuniere ein.¹²⁴

Eine weitere Stichprobe von 33 Musterrollen aus den Jahren 1770-1775, wobei allerdings nur drei von diesen Schiffen einen Föhrer Kommandeur hatten, ergab für Schiffe mit Föhrer Kommandeuren eine durchschnittliche Zahl von 17 Föhrer Besatzungsmitgliedern, bei anderen Kommandeuren durchschnittlich fünf. Noch weniger Föhrer fuhren auf Walfängern in die Davisstraße (Ø 2). Zwar ist diese Stichprobe relativ klein, dennoch stimmen die aus ihnen abgeleiteten Größenverhältnisse mit Angaben aus anderen Quellen überein. Überträgt man die gemittelten Werte auf das Jahr 1762, das mit 34 Föhrer Kommandeuren als eines der Jahre mit der größten Föhrer Beteiligung betrachtet werden muß, so kommt man auf eine Gesamtzahl von annähernd 1200 Seeleuten.¹²⁵ Für diesen Zeitraum liegen verschiedenen Angaben über die Gesamtzahl aller Seefahrenden der Insel Föhr vor, ungeachtet dessen ob sie auf Walfang und auf Handelsfahrt fuhren. Zwar sind von der Volkszählung von 1769 die Zähllisten nur teilweise überliefert¹²⁶, jedoch vermeldet P. J. Peters für dieses Jahr in den Provinzialberichten von 1824 1600 Föhrer Seeleute.¹²⁷ Diese Zahl wird von Nerong bestätigt.¹²⁸ Hansen liefert für das Jahr 1760 die Zahl von 1415 Seeleuten.¹²⁹ Berücksichtigt man eine gewisse Zahl von Föhrern auf Handelsfahrt, die etwa 60 Seeleute auf Hamburger Grönlandfahrt¹³⁰ und weitere auf dem Walfang aus anderen Städten, so erscheint der von Dekker ermittelte Wert als durchaus realistisch.

Eine weitaus aussagekräftigere Stichprobe legt Dekker für das Jahr 1789 vor, für die er immerhin 47 Musterrollen bei insgesamt nur 67 nachgewiesenen Ausfahrten auswertete. Die Untersuchung ergab, daß auf den fünf Schiffen mit Föhrer Kommandeuren nach Spitzbergen durchschnittlich 29 Seeleute (einschließlich des Kommandeurs) und auf den 48 anderen Spitzbergenfahrern im Mittel nur 2,6 Seeleute aus Föhr fuhren. Auf den Schiffen, die in der Davisstraße Walfang betrieben, fuhren im Durchschnitt 1,3 Föhrer.¹³¹ Die Gesamtzahl aller Föhrer, die sich aus den hochgerechneten Werten ergibt, beträgt mit deutlich weniger als 300 nur noch ungefähr ein Viertel der Zahl Föhrer Seeleute, die zwanzig Jahre zuvor im niederländischen Walfangbetrieb beschäftigt waren.

Vergleicht man die Durchschnittswerte der beiden Stichproben, so zeigt sich, daß sich die durchschnittliche Zahl der Föhrer, die auf von ihren Landsleuten geführten Schiffen anheuert, erheblich stieg, umgekehrt aber ihre Zahl auf anderen Walfängern deutlich absank. Offenbar war gegen Ende dieses Zeitraums durch die sinkende Zahl der Heuermöglichkeiten eine verschärfte Konkurrenzsituation entstanden, die dazu führte, daß Föhrer noch stärker auf die Unterstützung ihrer Inselgenossen angewiesen waren, während die Möglichkeiten, auf Schiffen anderer Kommandeure anzuheuern, zunehmend geringer wurden. Zu einem gewissen Teil erklärt sich die starke Abnahme der Zahl der Föhrer auf niederländischer Grönlandfahrt durch die stark gesunkene Bevölkerung der Insel und damit zusammenhängend auch durch die kleinere Gesamtzahl der Föhrer Seefahrer, die nach den Volkszählungen 1801/1803 nur noch 584 betrug.¹³² Allerdings zeigt sich auf Grundlage dieser Zahlen, daß auch der Anteil der Föhrer, die auf niederländischen Walfängern fuhren, im Verhältnis zu der Gesamtzahl der Seeleute der Insel abnahm. Betrug ihr Anteil um 1762 noch rund drei Viertel aller Föhrer Seeleute, waren es zwanzig Jahre später nur noch etwas mehr als die Hälfte.¹³³ Einerseits läßt sich eine Wanderbewegung von den niederländischen Ausfahrthäfen nach Hamburg feststellen, da dort im Vergleich zu 1762 im Jahr 1789 rund einhundert Föhrer mehr beschäftigt waren.¹³⁴ Andererseits ist in diesem Zeitraum ein ver-

stärkter Übergang zur Handelsfahrt zu beobachten, was auch dazu führte, daß zunehmend Führer die Insel verließen und in den großen Seestädten wie Hamburg ansässig wurden, wie Voigt anmerkt.¹³⁵ Der Chronist P. J. Peters macht dagegen das lange Fernbleiben der handelsfahrenden Seeleute von der Insel für die sinkende Geburtenrate auf Föhr verantwortlich.¹³⁶

Im Überblick ist festzustellen, daß die Niederlande im 18. Jahrhundert für die im Walfang beschäftigten Führer den bei weitem größten Arbeitsmarkt boten, wobei sich das genaue Ausmaß vor der Mitte des 18. Jahrhunderts nur an der Anzahl der Kommandeure ablesen läßt. Ihre Zahl stieg erst in den 1720er Jahren stark, woraus Dekker schließt, daß Führer erst zu diesem Zeitpunkt die Gelegenheit erhielten, verstärkt in die Offiziersränge aufzusteigen.¹³⁷ Eine Ursache dafür ist sicherlich in der konjunkturellen Schwäche der Hamburger Grönlandfahrt zu sehen, denn nach 1723 ging die Zahl der jährlichen Ausfahrten rapide von 73 auf gerade 19 im Jahr 1741 zurück.¹³⁸ Es ist davon auszugehen, daß viele, die auf Hamburger Schiffen keine Beschäftigung mehr fanden, daraufhin versuchten, auf niederländischen Walfängern zu verheuern. In diesem Zeitraum vergrößerten sich aber die Kapazitäten der holländischen Walfangflotte nicht nennenswert, im Gegenteil war sogar ein leichter Rückgang bei den jährlichen Ausfahrten zu verzeichnen. Deshalb müssen noch andere Faktoren in Rechnung gestellt werden, die das starke Anwachsen, wie es zumindest für die Führer Kommandeure nachgewiesen ist, erklären können. Dazu wird auch der Umstand beigetragen haben, daß die niederländischen Grönlandfahrer in Kriegszeiten einen bestimmten Anteil an holländischen Seeleuten für den Dienst in der Kriegsmarine stellen mußten. Im Jahre 1713 betrug dieser Anteil 1/5 der Seeleute pro Schiff. Diese Positionen wurden durch die freigestellten ausländischen Seeleute eingenommen, davon viele von Föhr.¹³⁹ Darüber hinaus sind sicherlich die Faktoren der Entlohnung und der Ausbildung, beziehungsweise der speziellen Fachkenntnisse und Erfahrung in Betracht zu ziehen. Diese werden weiter diskutiert werden.

Wie sich an der rasch sinkenden Zahl der Führer Kommandeure in den siebziger Jahren des 18. Jahrhunderts ablesen läßt, nahm die Bedeutung Föhrs als eines der wichtigsten Her-



Abb. 8 Das Wappen des »Kongelige Grønlandske Handel«. (Aus: Erich Riewerts/Brar C. Roeloffs: *Föhrer Grönlandfahrer*. Neumünster²1996, S. 56; Zeichnung: Tade Peetz)

kunftsgebiete für die niederländische Grönlandfahrt ab wie auch, obgleich in geringerem Maße, die Bedeutung Hollands als wichtigster Arbeitsmarkt für Führer Seeleute, die Beschäftigung im Walfang suchten.

Auf Schiffen des »Kongelige Grønlandske Handel«

Als Alternative zu den abnehmenden Beschäftigungsmöglichkeiten im niederländischen Walfang eröffnete sich für die Führer nach 1776 die Gelegenheit, auch auf Schiffen der 1774 per königlichem Dekret eingerichteten Gesellschaft, der »Kongelige Grønlandske Handel« (KGH), zu fahren. Zuvor waren die Attraktivität und die Möglichkeiten, aus Häfen im dänischen Gesamtstaat zu fahren, anscheinend relativ gering gewesen. Altona hatte sich früh, nämlich wahrscheinlich schon nach 1685, an der Grönlandfahrt beteiligt.¹⁴⁰ Diese Beteiligung hatte jedoch nur einen geringen Umfang, mit durchschnittlich sechs jährlichen Ausfahrten zwischen 1722 und 1838.¹⁴¹ Der Anteil der Führer lag im letzten Viertel des 18. Jahrhundert, als die Zahl der Ausfahrten mit durchschnittlich über neun Altonaer Schiffen verhältnismäßig hoch war, im Mittel nur bei knapp über 40 Seeleuten pro Jahr.¹⁴² Darüber hinaus schickten noch eine Reihe von anderen Schleswig-Holsteinischen Städten Walfangschiffe aus. Dabei handelte es sich zumeist nur um sehr wenige Schiffe, die zum größten Teil erst im 19. Jahrhundert fuhren. Deshalb soll hier auf eine genauere Darstellung verzichtet werden.¹⁴³

Durch die Gründung des KGH wurde eine halbstaatliche Organisation mit verwaltungsmäßigen Strukturen aufgebaut, die einerseits die Versorgung der dänischen Kolonien auf Grönland sicherstellen und das dänische Handelsmonopol auf Grönland schützen sollte, die andererseits aber auch Walfänger ausrüstete. Wie Roeloffs betont¹⁴⁴, besteht die Relevanz der Grönlandfahrt des KGH in diesem Kontext nicht in ihrem verhältnismäßig geringen Umfang, nämlich im Mittel 17 Schiffe pro Jahr auf Winter- und Sommerwalfang zwischen 1776 und 1788.¹⁴⁵ Vielmehr ergibt sich die Bedeutung, die die Grönlandfahrt des KGH für die Führer Walfänger gehabt hat, aus dem vermutlich sehr hohen Anteil der Inselbewohner an den Besatzungen, die auf diesen Schiffen fuhren. Von acht Schiffen, von deren Neubau beziehungsweise Umrüstung für den Walfang Jens Jacob Eschels für das Jahr 1776 berichtet, wurden sieben von Führer Kommandeuren geführt.¹⁴⁶

Der genaue Anteil der Führer, die während 13 Jahren der Grönlandfahrt des KGH von Kopenhagen aus fuhren, ist kaum zu bestimmen. Der dortige Wasserschout führte offenbar keine Anmusterungsprotokolle oder sonstige Mannschaftslisten für die Grönlandfahrer des KGH, im Gegensatz zu den Regelungen in den holländischen Hafenstädten, in Hamburg oder in Altona. Allerdings ist die Zahl der Führer Kommandeure untersucht worden. Riewerts/Roeloffs berichten von achtzig Schiffsführern von der Insel, die auf Schiffen des KGH im 18. und 19. Jahrhundert gefahren sind, ohne dabei jedoch zwischen Kommandeuren von Walfangschiffen und Kapitänen auf Versorgungs- und Handelsschiffen zu differenzieren.¹⁴⁷ Für die kurze Zeit der eigentlichen Grönlandfahrt des KGH zwischen 1776 und 1788 geht Roeloffs an anderer Stelle von mindestens 35 Führer Kommandeuren auf Walfangschiffen aus.¹⁴⁸ Da nicht wie beim niederländischen Walfang auf Vergleichsmaterial zurückgegriffen werden kann, müssen Schätzungen über den Führer Anteil bei den Besatzungen Spekulation bleiben. Man kann aber auch bei der Kopenhagener Grönlandfahrt davon ausgehen, daß bei einem Führer Kommandeur der Anteil Führer Seeleute entsprechend höher lag als bei Kommandeuren aus anderen Herkunftsgebieten. Roeloffs nimmt am Beispiel des Winterwalfanges 1778/79, wobei die Besatzungen von 16 Schiffen des KGH die Wintermonate auf Grönland verbrachten, an, daß bei 14 Führer Kommandeuren jeweils mindestens zwanzig Seeleute von dieser Insel fuhren, und schätzt so die Gesamtzahl auf

rund 300 Seeleute.¹⁴⁹ Vergleicht man diese durchschnittlichen Werte mit den von Dekker für die Föhrer auf niederländischen Schiffen ermittelten, nämlich durchschnittlich 17 beziehungsweise 28 Seeleuten unter Föhrer Kommandeuren auf Spitzbergenfahrt, so scheinen die von Roeloffs zugrunde gelegten Mittelwerte nicht zu hoch. Allerdings ist hierbei in Rechnung zu stellen, daß es sich beim Winterwalfang um Walfangbetrieb in der Davisstraße handelte. Betrachtet man in diesem Zusammenhang den Anteil der Föhrer auf niederländischen Schiffen auf Fahrt in diese Fanggründe, so zeigt sich eine deutliche Zurückhaltung bei den Föhrer Seeleuten, auf diesen Schiffen zu verheuern.¹⁵⁰ Dies wird von Eschels bestätigt, der berichtet, wie die Föhrer Seeleute im Winter 1776 auf angebotene Heuern in die Davisstraße reagierten: *Als wir nun beim Landvogt dieserwegen erschienen, wurde gefragt: wer hat Lust nach der Davidsstraße zu fahren? es war kein einziger der Lust dazu hatte als ich (...).*¹⁵¹ Offenbar war die längere Fahrt in die Davisstraße und der noch zeitintensivere Winterwalfang weit weniger attraktiv als der Sommerwalfang im Eis westlich von Spitzbergen, obgleich auch hier noch differenziert werden muß. Eine längere Fahrt lohnte sich für Seeleute, die ergebnisorientiert entlohnt wurden, in der Regel also die Offiziere, nur dann, wenn auch das Fangergebnis deutlich mehr versprach. Für Seeleute dagegen, die in der Hauptsache nach der Dauer der Fahrtzeit entlohnt wurden, könnte eine längere Fahrt finanziell durchaus attraktiv erscheinen.

Gerade zu Beginn des Walfangbetriebs des KGH kam es zu ernsthaften Engpässen hinsichtlich der Bemannung der zur Überwinterung auf Grönland bestimmten Schiffe, wie Gad für das Jahr 1778 feststellt: *With few exceptions the whaling crews refused to sign on for winter whaling [...]*.¹⁵² Deshalb ist zumindest der geschätzte Anteil Föhrer Seeleute am Winterwalfang wohl etwas niedriger anzusetzen.¹⁵³ Trotz der Schwierigkeiten bei der genauen Bestimmung des Anteils der Föhrer ist doch eine Wanderungsbewegung aus den Niederlanden, wo seit Beginn der siebziger Jahre des 18. Jahrhunderts ein deutlicher Rückgang in der Zahl der Ausfahrten zu beobachten war, auch nach Kopenhagen zu verzeichnen. Für das Arbeitsmigrationsverhalten der Föhrer bietet Jens Jacob Eschels ein durchaus prägnantes Beispiel. Nachdem er nach 1769 mehrere Jahre von Holland aus auf Amsterdamer Schiffen auf Walfang gefahren war, wechselte er 1776 in die Dienste des KGH, nicht zuletzt aus finanziellen Gründen: *ich [verheuerte], als befahrener Matrose, für 9 Rthlr. Courant pr. Monat, und [mein Bruder] Olof, als unbefahrener Matrose, für 6 Rthlr. pr. Monat. Alle Föhringer, die mit diesem Schiffen [des KGH] verhäuert waren, erhielten 6 Rthlr. Cour. Reisegeld nach Kopenhagen.*¹⁵⁴

Offensichtlich bot das Reisegeld in Höhe eines Monatslohns eines unbefahrenen Matrosen einen beträchtlichen Anreiz. In den Niederlanden und in Hamburg war die Zahlung eines Reisegeldes unüblich; zwar wurden auch dort an die Mannschaft bei Anheuerung ein bis zwei Monatslöhne ausgegeben, dies war jedoch nur ein Vorschuß auf den zu empfangenden Lohn.¹⁵⁵ Daß das Reisegeld und die Tatsache, überhaupt eine Heuer zu bekommen, wohl die besondere Attraktivität des KGH ausmachten, wird deutlich, wenn man Posselt folgt, der die übliche Matrosenheuer auf *nahe an zehn Rthlr.* beziffert.¹⁵⁶ Aus Eschels Bericht geht außerdem hervor, daß anscheinend gezielt Föhrer angeworben wurden, um die Walfänger des KGH zu bemannen, und zwar nicht nur als Fachpersonal in Offiziersrang, sondern auf allen Positionen, da das Reisegeld auch an Matrosen gezahlt wurde.

In wirtschaftlicher Hinsicht war der Walfangbetrieb des KGH, der allerdings nur einen Teil des Tätigkeitsbereichs der Gesellschaft ausmachte, unprofitabel. Insbesondere der Fang in der Davisstraße war wenig erfolgreich. Dort fing 1776 jedes der acht Schiffe im Mittel $1\frac{3}{4}$ Wale (insgesamt 14), was nur ungefähr die Hälfte des durchschnittlichen Fangtrags holländischer Schiffe im gleichen Jahr war. Erfolgreicher war der Fang westlich von Spitzbergen, wo die gleiche Anzahl Schiffe des KGH durchschnittlich fast drei Wale pro



Abb. 9 Walfänger bei Spitzbergen, um 1685. Gemälde von Johann Georg Stuhr. (Sammlung Bruhn im DSM)

Schiff erbeuten konnte (insgesamt 23 Wale).¹⁵⁷ Dies hing sicherlich zusammen mit mangelnder Kenntnis der Fanggründe und Eisverhältnisse in der Davisstraße, da die Föhrer Kommandeure und Seeleute nur selten über Erfahrungen in diesem Fanggebiet verfügten. Auch in den folgenden Jahren waren die Fangergebnisse sehr unbefriedigend, so daß 1788 eine königliche Kommission ins Leben gerufen wurde, um die Profitabilität des KGH und den Sinn einer Aufrechterhaltung des Fangmonopols auf Grönland zu prüfen. Die Kommission gelangte zu dem Ergebnis, daß der Walfangbetrieb allein zwischen 1781 bis 1787 einen Verlust von insgesamt 107 125 Reichstalern verursacht hatte.¹⁵⁸ Nachdem bereits keine Schiffe mehr für den Winterwalfang 1788/89 ausgerüstet worden waren¹⁵⁹, verkaufte der KGH im Jahr 1789 13 seiner Walfangschiffe und beschränkte sich fortan auf Küstenwalfang, der von den errichteten Fangstationen in den Kolonien in Zusammenarbeit mit den Grönländern betrieben wurde.¹⁶⁰ Dies war das Ende der kurzen Beteiligung des KGH an der Grönlandfahrt. Aus der Untersuchung von Riewerts/Roeloffs wird jedoch deutlich, daß ein Teil der Föhrer weiterhin in den Diensten des KGH beschäftigt blieb, in der Regel auf Versorgungsschiffen für die Niederlassungen auf Grönland. So gestaltete sich der Übergang vom Walfang zur Handelsfahrt, der von einem Teil der Föhrer bereits früher vollzogen worden war, in diesem Fall problemlos.

Faktoren des Föhrer Walfangs

Neben den bereits genannten Flotten sind Föhrer zweifellos auch auf Schiffen anderer Nationen und Städte gefahren. Über Art und Umfang der Beteiligung liegen aber so gut wie keine Untersuchungen und nur vereinzelt Hinweise vor. Dabei beschränkte sich das Ein-

satzgebiet keineswegs auf das Nordpolarmeer. Dies geht aus einer Anmerkung hervor, die die Schilderung des »grönländischen Wallfischfangs« des Führer Pastors Posselt in den Schleswig-Holsteinischen Provinzialberichten von 1796 ergänzt: *In den letzten Jahren ist von Spanien her Nachfrage nach unseren Walfängern geschehen; wirklich befinden sich jetzt zwei Harpunierer in spanischen Diensten im Südmeer.*¹⁶¹ Offenbar ist damit Walfang gemeint, der von den an der Pazifikküste Südamerikas gelegenen spanischen Kolonien aus betrieben wurde. Dieser Walfangbetrieb war wahrscheinlich wenig erfolgreich.¹⁶² Das Erstaunliche dabei ist jedoch, daß ausgerechnet zwei Führer Harpuniere dafür verpflichtet wurden, deren Erfahrungen mit der Jagd auf den Wal außerhalb des Eismeeress begrenzt gewesen sein dürften. Anscheinend konnten die für den Walfang notwendigen Spezialisten nicht ausschließlich aus dem spanischen Herrschaftsbereich rekrutiert werden. Dabei waren es französische und spanische Basken gewesen, die zu Beginn des 17. Jahrhunderts das Fachpersonal auf europäischen Walfängern gestellt hatten.

Offensichtlich genossen Führer Seeleute im 18. Jahrhundert hohes Ansehen als Walfangspezialisten. Dies zeigt sich auch in ihrem Engagement auf britischen Walfängern, obwohl über ihren Anteil auf diesen Schiffen nur episodenhafte Angaben vorliegen. So berichten verschiedene Quellen, daß alle 25 Walfangschiffe des von dem Bremer Kaufmann Heinrich Eelking 1725 in London ins Leben gerufene Walfangunternehmens der »South Sea Company« mit Führer Kommandeuren und Harpunieren besetzt wurden.¹⁶³ Aber auch dieses Unternehmen erwies sich als Fehlschlag und wurde bereits 1732 wieder aufgelöst. Deutlich wird daran, wie Führer gezielt als Spezialisten angeheuert wurden, um innerhalb kürzester Zeit ein Walfangunternehmen aufzubauen. Daß dabei in erster Linie Fachwissen im Vordergrund stand, und weniger niedrige Lohnkosten, zeigt sich an der stattlichen Summe von 80 000 Reichstalern, die Führer Seeleute angeblich aus diesem Engagement mit zurückbrachten.¹⁶⁴ Ein weiteres Beispiel für die Wertschätzung, die dem fachlichen Können der Führer, aber auch anderen nordfriesischen Walfängern entgegengebracht wurde, zeigt sich in der Verpflichtung von sieben Walfangoffizieren, darunter auch zwei Führer Seeleuten, für die »Compagnie des Weißen Meeres« im russischen Archangelsk im Frühjahr 1804.¹⁶⁵ Dieses Fachpersonal war auf Hamburger und Altonaer Wal- und Robbenfängern ausgebildet worden, und ihre Aufgaben an Bord waren klar festgelegt. So wurden beispielsweise die beiden Führer, die jeweils über ihre Qualifikation als Harpuniere noch als Bootsmann beziehungsweise Speckschneider geführt wurden, ausdrücklich verpflichtet, die russischen Seeleute in die Techniken des Walfangs und der Verarbeitung einzuweisen. Dafür wurde ihnen eine Monatsheuer von 15 beziehungsweise 20 Reichstalern sowie die Übernahme der Reisekosten und eine kleine Fangbeteiligung zugesichert. Es ist Voigt zuzustimmen, der die besondere Attraktivität dieser Anstellung in der garantierten monatlichen Heuer in Zeiten beträchtlich schwankender Fangergebnisse sieht, denn zumindest die Speckschneider und Harpuniere wurden ansonsten in der Regel fast ausschließlich leistungsbezogen entlohnt.¹⁶⁶

An diesen wenigen Beispielen wird deutlich, wie Führer Seeleute sich im 18. Jahrhundert zu gesuchtem Personal auf Walfängern entwickelt hatten. Im folgenden sollen nun einige der Faktoren erörtert werden, die zu der in den vorhergehenden Abschnitten skizzierten Entwicklung geführt haben. So ist bei der Betrachtung des Hamburger und des niederländischen Walfangs deutlich geworden, daß ein Zusammenhang bestand zwischen der Zahl der Führer Seeleute und der Zahl der Schiffe, die von einem Kommandeur der Insel geführt wurden. Diese neigten offenbar dazu, bevorzugt Inselgenossen anzuheuern, insbesondere auf qualifizierten Positionen. So resümiert Voigt, daß auf Hamburger Wal- und Robbenfängern die Herkunftsgebiete von Kommandeuren und Steuerleuten ausnahmslos identisch waren.¹⁶⁷

Dieses Phänomen des regionalen Protektionismus war jedoch nicht auf Föhr oder die anderen nordfriesischen Inseln beschränkt, sondern läßt sich auch bei niederländischen Kommandeuren beobachten.¹⁶⁸ So weit es möglich war, wurde die Kernmannschaft im eigenen Herkunftsbereich rekrutiert und erst später durch andere Seeleute ergänzt. Dabei hatte die fachliche Qualifikation bei der Auswahl der Besatzungsmitglieder sicherlich nicht die höchste Priorität. Vielmehr sind Abstufungen zu erkennen, die sich nach Region, Insel beziehungsweise Wohnort und verwandtschaftlicher Verbindung gliederten und konzentrisch auf den Kommandeur bezogen waren. Möglich war dies nur durch den Umstand, daß die Reeder die Aufgabe der Anmusterung dem Kommandeur überließen. Wie institutionalisiert und unwidersprochen akzeptiert dieses System der Protektion offensichtlich war, zeigt sich am Beispiel von Jens Jacob Eschels, der 1771 versuchte, eine Heuer bei einem Föhrer Kommandeur zu bekommen, bei dem er sich bereits in den beiden vorangegangenen Jahren bewährt hatte: *Mein Kommandeur, mit dem ich schon zwei Reisen gemacht, konnte mich nicht wieder mitnehmen, indem er nun Verwandte mitnehmen mußte; und ich, der nun schon zwei Reisen gemacht, sagte er, könnte leichter bei einem Andern eine Häuer bekommen, als einer der noch nie gefahren hätte.*¹⁶⁹

Aus Föhrer Perspektive war dieses allgemeine, auf Verwandtschaft und Nachbarschaft basierende System der Protektion zunächst ein Nachteil, da die Föhrer Seeleute zum Beispiel in Holland als Außenseiter auf ein bereits etabliertes System trafen. Zwar bestand die Möglichkeit, in Zeiten wachsender Kapazitäten eine Heuer als Matrose zu bekommen, der Aufstieg in höhere Ränge wird ihnen jedoch in vielen Fällen trotz möglicherweise vorhandener Qualifikation zunächst verwehrt gewesen sein. Dies erklärt zumindest teilweise, warum die Zahl der Föhrer Kommandeure bis zum Beginn des 18. Jahrhundert noch relativ klein war, da es üblich war, daß bei Ausscheiden des Kommandeurs die Reeder diese Position mit einem der Offiziere, in der Regel dem Steuermann, besetzten. Auch dabei spielte die Herkunft eine gewichtige Rolle, wie das Beispiel eines Föhrers zeigt, der erst nach 18 Jahren Dienst als Steuermann die Möglichkeit bekam, in den Rang eines Kommandeurs aufzusteigen.¹⁷⁰ In Holland konnten sich die Föhrer wohl erst dann auf höheren Positionen etablieren, als es nicht mehr möglich war, diese Ränge mit Seeleuten aus den traditionellen Herkunftsgewässern zu besetzen. Dekker führt dies auf ein *nachlassendes Interesse für die Anmusterung auf Walfangschiffen in den meisten alten Seefahrergebieten Hollands nach 1720 zurück.*¹⁷¹ Ein Grund dafür ist möglicherweise in dem stagnierenden Lohnniveau zu sehen. Nachdem die Föhrer in zunehmendem Maße die Kommandeurs- und Offiziersränge besetzten, war es ihnen möglich, das System der verwandtschaftlichen und nachbar-



Abb. 10 Walfänger auf niederländischen und dänischen Schiffen: Anonymes Porträt des Jens Jacob Eschels aus Nieblum/Föhr. (Aus: Jens Jacob Eschels: *Lebensbeschreibung eines Alten Seemannes, von ihm selbst und zunächst für seine Familie geschrieben*. Hrsgg. von Albrecht Sauer. Hamburg 1995, S. 11; Original Privatbesitz Horn, Hamburg)

schaftlichen Protektion zugunsten der Seeleute der Insel zu nutzen, wie sich an der großen Anzahl Föhrer in holländischen Diensten in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts zeigt.

Deutlich wird hieran der Zusammenhang zwischen sozialer Mobilität auf der einen Seite, d. h. der Möglichkeit des beruflichen Aufstiegs mit den damit verbundenen verbesserten Verdienstmöglichkeiten, und geographischer Mobilität auf der anderen Seite, d. h. dem saisonalen Migrationsverhalten. Das System verwandtschaftlicher und nachbarschaftlicher Protektion war nicht der einzige Faktor für die Wanderungsbewegungen. Am Beispiel des »Kongelige Grønlandske Handel« wird deutlich, daß andere Faktoren wirksam wurden, denn weder konnten Föhrer bei der Rekrutierung für dieses neuangelegte Walfangprojekt auf bereits bestehende verwandtschaftliche oder nachbarschaftliche Netzwerke zurückgreifen, noch mußten sie sich gegen bereits etablierte Strukturen bewähren. Die verhältnismäßig große Zahl der Schiffe, die der KGH bereits 1776 ausschickte, verlangte eine entsprechend große Zahl an Walfangspezialisten. Ein Vorteil der Föhrer war sicherlich die relativ kurze Anreise, denn durch die längere Anreisedistanz beispielsweise holländischer Walfangspezialisten wären noch größere finanzielle Anreize nötig gewesen, um diese anzuwerben. Wie bereits ausgeführt, haben sicherlich auch politische Überlegungen eine Rolle gespielt, Seeleute aus dem Gesamtstaat zu bevorzugen.

Betrachtet man in diesem Zusammenhang die Vermutung Dekkers, daß Föhrer erst verstärkt die Gelegenheit bekamen, in großem Ausmaß in den niederländischen Walfangflotten Beschäftigung zu finden, als das Interesse der Seefahrer aus den traditionellen Rekrutierungsgebieten daran um die Mitte des 18. Jahrhunderts deutlich nachließ, so erscheint es einleuchtend, daß auch hier ökonomische Faktoren eine Rolle spielten. Die nachlassende Attraktivität des Walfangs läßt sich wohl zu einem großen Teil darauf zurückführen, daß sowohl die Monatslöhne der Matrosen als auch die Handgelder der Kommandeure und Offiziere im 18. Jahrhunderts nahezu unverändert blieben.¹⁷² Für Bewohner des ländlichen Raums, wie es die Insel Föhr ohne Zweifel war, mögen die stagnierenden Löhne dennoch attraktiv gewesen sein. Die Bereitschaft, auch bei stagnierenden Heuern zu fahren, wird noch signifikanter, wenn man in Betracht zieht, daß dabei noch die Reisekosten von Föhr und zurück davon abzuziehen sind. Der Faktor, daß Föhrer anscheinend bereit waren, für geringere Heuern zu fahren, war sicherlich nicht unerheblich. Unbedingte Voraussetzung für ihre Anheuerung waren jedoch fachliche Kenntnisse und Erfahrungen, die die Föhrer als Walfangspezialisten auszeichneten. Auf Föhr ist die Notwendigkeit einer seemännischen Ausbildung sehr früh berücksichtigt worden. Bereits um die Mitte des 17. Jahrhunderts sind Navigationsschulen auf der Insel nachgewiesen. Der zwischen 1620 und 1678 in der Föhrer Gemeinde St. Laurentii tätige Pastor Ricardus Petri leitete die erste dieser Schulen, in denen seemännische und navigatorische Kenntnisse vermittelt wurden.¹⁷³ Wie wichtig diese Ausbildung für die Inselgesellschaft war, läßt sich aus dem Umstand ersehen, daß der Unterricht an dieser Schule zwar kostenlos war, jedoch unter der Auflage erteilt wurde, daß die Fachkenntnisse ebenso unentgeltlich durch die Schüler an andere weitergegeben wurden.¹⁷⁴ So wurde gewährleistet, daß durch die gute seemännische Qualifikation einer möglichst großen Zahl der Inselbewohner die Voraussetzung dafür geschaffen wurde, daß Föhrer in die höchsten Positionen auf den Walfangschiffen gelangen konnten, was sich auch positiv auf die Verheuerungsmöglichkeiten der übrigen Inselbewohner auswirken mußte. Nerong schreibt über die Zeit, als der Walfang die Haupterwerbsquelle der Insel bildete, daß diese Schulen *in allen Dörfern* [der Insel] *gefunden wurden*.¹⁷⁵

Nicht nur eine gute seemännische Ausbildung war eine wichtige Voraussetzung für soziale Mobilität. Beim Walfangbetrieb kam noch Fachwissen hinsichtlich der Fangmethoden und Verarbeitung der Tiere hinzu, das offenbar eine besondere Ausbildung erforderte. Dies konnte jedoch nur in der Praxis auf den Schiffen im Fanggebiet selbst erlernt werden,

da es auf Föhr keine eigene, lokal betriebene Walfangtradition gab. Daß es den Führern gelang, sich auf diese Walfangtechniken zu spezialisieren, läßt sich an ihrem überproportionalen Anteil ermessen, den sie als Speckschneider und Harpuniere beispielsweise an der Hamburger Grönlandfahrt hatten. Dazu war es in der Anfangszeit nötig gewesen, in den niedrigeren Mannschaftsrängen zu fahren, die keine spezielle Qualifikation erforderten, bis diese Techniken innerhalb der Gruppe der Führer soweit verbreitet gewesen waren, daß sich eine Tradition innerhalb dieser Gruppe gebildet hatte. Leider sind keine Berichte dieser Walfangspezialisten überliefert, die darüber Aufschluß geben könnten, wie ihnen diese Kenntnisse vermittelt wurden. Daran ließe sich ein solches Phänomen explizit nachweisen. Jedoch zeigt sich an der Institution der Navigationsschulen ein ausgesprochen gruppenorientiertes Verhalten in bezug auf die Vermittlung von Fachkenntnissen. Darum liegt es nahe, daß sich auch für das Erlernen der Walfangtechniken ein ähnlich institutionalisiertes Verhalten herausgebildet haben könnte, das Gruppenmitgliedern Vorteile gegenüber Außenstehern bot. Trotz der Wertschätzung, die den Führern wegen ihrer Fachkenntnisse im Walfangbetrieb entgegengebracht wurde, blieben auch sie gegen die Wechselfälle dieses Erwerbszweiges nicht geschützt. Das von dem Pastor Posselt geprägte und oft zitierte Bild des »Lotteriespiels« des Walfangs erscheint angesichts der enormen Schwankungen beim Fangerfolg durchaus berechtigt.¹⁷⁶ Dennoch hing sehr viel von dem Können und der Erfahrung des Kommandeurs ab. So waren Walfangreeder wenig geneigt, einen Kommandeur, der mehrere Male hintereinander ohne oder mit nur kleinem Fang zurückkehrte, weiterhin ein Schiff anzuvertrauen. Nur Kommandeure, die sich über lange Jahre bewährt hatten, konnten es sich erlauben, die eine oder andere Fangfahrt weniger erfolgreich abzuschließen, ohne ihr Kommando zu verlieren.¹⁷⁷

Eine Reihe von politischen Faktoren, die sich auf die Teilnahme Führer Seeleute auswirkten, sind bereits angesprochen worden. Dazu gehören Kriege und die damit verbundene Gefahr durch Kaper, die sich allgemein negativ auf die konjunkturelle Entwicklung des Walfangs auswirkten und damit auch die wirtschaftliche Situation der Führer Seeleute beeinträchtigen. Auch auf die Behinderung der saisonalen Migration durch die Einziehung zum Kriegsdienst für den dänischen Staat ist bereits eingegangen worden.

Im Vergleich mit anderen nordfriesischen Inseln wie Sylt und Amrum, aber auch Römö, zeigt sich, daß Föhr, entsprechend seiner höheren Bevölkerungszahl, den weitaus größten Anteil an Grönlandfahrern stellte. Allerdings ist dabei in mehreren Punkten zu unterscheiden. Am Beispiel Hamburgs zeigt sich, daß die Seefahrer der Insel Römö zeitweise zahlreicher vertreten waren als Führer. Dies hängt in erster Linie damit zusammen, daß sie sich derart auf den Robbenfang spezialisierten, daß sie diesen Zweig der Hamburger Grönlandfahrt dominierten. Verwandtschaftlicher und lokaler Protektionismus haben hier eine ähnliche Rolle gespielt wie beim Führer Walfang.¹⁷⁸ Aus dem gleichen Grund spielten Römöer Seefahrer bei der Grönlandfahrt aus Holland kaum eine Rolle, denn dort wurden nur sehr wenige Robbenfänger ausgerüstet.¹⁷⁹

Die Beteiligung der Sylter und Amrumer Seeleute am Walfang verlief ähnlich wie die der Führer; auch sie neigten nicht dazu, auf Walfängern in die Davisstraße zu fahren oder sich verstärkt dem Robbenfang zu widmen.¹⁸⁰ Wegen der geringen Bevölkerungszahl der Insel Amrum, 1769 ca. 600 Einwohner¹⁸¹, sind Föhr und Sylt wohl am ehesten vergleichbar. Möglicherweise waren Seeleute von Sylt etwas früher zum Walfang übergegangen, wie die Nachricht von zwei Sylter Kommandeuren auf holländischen Schiffen um 1642 nahelegt. Anscheinend gelang es ihnen aber nicht, ähnlich nachhaltig Fuß in der niederländischen und Hamburger Grönlandfahrt zu fassen, so daß ein Großteil der Sylter Seeleute bereits früh begann, die Handelsfahrt vorzuziehen.¹⁸² Dies mag mit der geringeren Bevölkerungs-

zahl beziehungsweise kleineren Zahl von Seefahrern der Insel zusammenhängen, da dadurch der Aufbau funktionierender Netzwerke erschwert gewesen sein wird. Ohne eine ausreichende Anzahl von Seeleuten in höheren Positionen auf Walfängern wird es für Sylter Seeleute schwer gewesen sein, sich als Walfangspezialisten zu etablieren. Dies würde erklären, warum Sylter den Übergang zur Handelsfahrt bereitwilliger vollzogen als Föhrer, die noch bis zum Ende der Grönlandfahrt einen großen Anteil daran behielten. Für Föhrer Seeleute, insbesondere diejenigen, die bereits über Erfahrungen und Qualifikation im Walfang verfügten, wird ein früher Übergang zur Handelsfahrt wenig attraktiv erschienen sein, da beispielsweise eine Qualifikation als Harpunier oder Speckschneider bei dieser Form der Seefahrt bedeutungslos war. Ein Wechsel hätte wahrscheinlich eine Degradierung von einem Offiziersrang zu einem Mannschaftsrank bedeutet und damit in finanzieller, sozialer und auch psychologischer Hinsicht einen Abstieg.

Wird fortgesetzt.

ANHANG

Der Anteil Föhrer Seeleute an der Hamburger Grönlandfahrt 1761-1823 (in Prozent)

Abkürzungen:

Zahl der Ausfahrten (ZdA), Gesamtzahl der Seefahrer (Sf), Kommandeure (Kom), Steuerleute (St), Zimmerleute (Zm), Schiemenner (Schm), Schiffsköche (Sk), Bootsmänner (Bm), Harpuniere (Hp), Speckschneider/-maate (Sp), Matrosen (Mt), Schiffsjungen und Kochsmaate (Sj)

Teil 1 (1761-1781)

Jahr	ZdA	Sf (%)	Kom (%)	St (%)	Zm (%)	Schm (%)	Sk (%)	Bm (%)	Hp (%)	Sp (%)	Mt (%)	Sj (%)
1761	36	87 (6)	6 (17)	6 (17)	—	5 (28)	3 (8)	4 (11)	17 (33)	11 (30)	19 (2)	10 (15)
1762	39	58 (4)	4 (10)	5 (13)	1 (2)	5 (28)	2 (5)	4 (10)	10 (21)	8 (22)	11 (18)	8 (10)
1763	38	50 (3)	4 (10)	4 (11)	—	3 (19)	3 (8)	2 (5)	11 (22)	8 (23)	9 (1)	6 (8)
1764	43	75 (4)	5 (12)	7 (16)	1 (2)	5 (26)	2 (5)	2 (5)	13 (16)	11 (25)	23 (2)	6 (7)
1765	47	84 (4)	5 (11)	8 (17)	1 (1)	4 (18)	3 (6)	3 (6)	14 (22)	10 (28)	26 (2)	7 (7)
1766	52	112 (5)	6 (11)	8 (15)	1 (1)	8 (32)	6 (11)	3 (6)	23 (31)	19 (36)	28 (2)	10 (10)
1767	54	126 (6)	6 (11)	10 (18)	—	7 (26)	3 (5)	6 (11)	31 (40)	28 (43)	23 (1)	12 (11)
1768	52	128 (6)	5 (9)	11 (21)	1 (1)	5 (29)	3 (6)	6 (11)	31 (39)	39 (62)	14 (1)	13 (12)
1769	54	139 (6)	5 (9)	10 (19)	—	5 (18)	3 (6)	4 (7)	35 (38)	40 (50)	24 (2)	13 (12)
1770	50	154 (8)	6 (12)	11 (22)	2 (3)	5 (17)	4 (8)	6 (12)	36 (41)	43 (56)	27 (2)	14 (14)
1771	49	174 (9)	6 (12)	10 (20)	1 (1)	4 (12)	6 (12)	6 (12)	44 (39)	46 (54)	34 (3)	17 (17)

Jahr	ZdA	Sf (%)	Kom (%)	St (%)	Zm (%)	Schm (%)	Sk (%)	Bm (%)	Hp (%)	Sp (%)	Mt (%)	Sj (%)
1772	43	175 (10)	6 (14)	10 (24)	3 (5)	5 (20)	5 (12)	7 (17)	37 (40)	39 (62)	46 (4)	17 (21)
1773	43	211 (11)	7 (15)	13 (29)	5 (7)	6 (21)	7 (15)	7 (15)	41 (41)	46 (68)	57 (5)	22 (24)
1774	43	151 (8)	5 (11)	11 (25)	3 (5)	3 (11)	4 (9)	6 (14)	33 (35)	35 (53)	37 (3)	14 (16)
1775	44	175 (10)	5 (14)	7 (25)	5 (4)	4 (20)	1 (7)	3 (9)	28 (40)	39 (64)	31 (4)	13 (15)
1776	45	140 (7)	5 (11)	10 (22)	5 (7)	3 (10)	2 (4)	4 (9)	32 (31)	41 (58)	25 (2)	13 (15)
1777	45	136 (7)	5 (11)	7 (15)	5 (7)	4 (13)	1 (2)	3 (7)	28 (27)	39 (60)	31 (3)	13 (15)
1778	35	121 (8)	4 (11)	6 (17)	4 (7)	4 (17)	1 (3)	4 (11)	29 (37)	29 (50)	27 (3)	13 (18)
1779	31	100 (8)	3 (10)	7 (22)	7 (13)	3 (13)	2 (6)	3 (10)	20 (28)	25 (50)	22 (3)	8 (13)
1780	29	92 (8)	3 (10)	10 (34)	6 (12)	2 (9)	2 (7)	1 (3)	18 (27)	24 (53)	18 (2)	8 (14)
1781	24	95 (9)	2 (8)	7 (29)	8 (21)	1 (5)	2 (8)	4 (17)	16 (26)	17 (43)	29 (4)	9 (18)
Ø		123	11%	18%	5%	19%	7%	10%	32%	47%	2%	14%

Teil 2 (1782-1823)

Jahr	ZdA	Sf (%)	Kom (%)	St (%)	Zm (%)	Schm (%)	Sk (%)	Bm (%)	Hp (%)	Sp (%)	Mt (%)	Sj
1782	23	55 (6)	3 (13)	5 (22)	4 (11)	–	2 (9)	2 (9)	10 (17)	12 (36)	12 (2)	5
1783	24	61 (6)	4 (17)	6 (25)	3 (8)	–	2 (8)	1 (4)	13 (22)	8 (22)	20 (3)	4
1784	26	90 (8)	4 (15)	6 (23)	7 (17)	2 (12)	3 (11)	3 (11)	15 (23)	14 (39)	28 (4)	8
1785	24	112 (11)	4 (17)	8 (33)	7 (18)	3 (17)	3 (12)	3 (12)	13 (24)	16 (41)	46 (7)	9
1786	26	112 (10)	4 (15)	9 (35)	7 (15)	3 (18)	3 (11)	3 (11)	13 (22)	24 (60)	38 (5)	8
1787	30	121 (10)	6 (20)	6 (20)	7 (13)	5 (17)	1 (3)	3 (10)	14 (22)	26 (55)	40 (5)	13
1788	34	167 (12)	9 (26)	10 (29)	12 (20)	5 (19)	2 (6)	8 (23)	20 (25)	30 (53)	53 (6)	18
1789	32	151 (11)	8 (25)	12 (37)	10 (17)	6 (27)	2 (6)	4 (12)	20 (27)	24 (45)	49 (6)	16
1790	32	153 (11)	8 (25)	12 (37)	10 (18)	6 (26)	2 (3)	4 (12)	21 (27)	23 (46)	50 (6)	17
1791	35	169 (12)	8 (23)	12 (34)	10 (16)	4 (15)	3 (8)	5 (14)	22 (28)	27 (52)	64 (6)	14

Jahr	ZdA	Sf (%)	Kom (%)	St (%)	Zm (%)	Schm (%)	Sk (%)	Bm (%)	Hp (%)	Sp (%)	Mt (%)	Sj
1792	35	161 (11)	7 (23)	10 (28)	12 (20)	5 (21)	2 (6)	5 (14)	21 (28)	23 (48)	62 (7)	14
1793	33	134 (10)	5 (15)	8 (24)	11 (19)	4 (16)	3 (9)	4 (12)	16 (22)	21 (46)	50 (6)	12
1794	26	171 (15)	5 (19)	7 (27)	10 (22)	5 (23)	3 (11)	4 (15)	18 (30)	22 (51)	84 (6)	13
1795	20	111 (13)	4 (20)	6 (30)	8 (22)	3 (19)	3 (15)	4 (20)	14 (27)	18 (53)	40 (12)	11
1796	19	125 (15)	4 (21)	5 (26)	9 (28)	4 (23)	4 (21)	4 (21)	1 (29)	17 (46)	55 (7)	10
1797	19	109 (13)	3 (16)	7 (37)	11 (32)	2 (11)	3 (16)	4 (21)	1 (25)	17 (50)	44 (10)	7
1798	18	116 (15)	4 (22)	6 (33)	14 (41)	4 (22)	3 (17)	5 (28)	12 (29)	13 (42)	47 (8)	8
1799	18	96 (12)	4 (22)	6 (33)	10 (29)	6 (35)	4 (22)	8 (44)	13 (33)	17 (48)	18 (9)	10
1800	16	80 (11)	4 (25)	6 (37)	7 (25)	4 (27)	2 (12)	5 (31)	1 (40)	14 (47)	15 (4)	9
1801	17	8 (1)	4 (23)	—	—	—	—	—	—	1 (3)	15 (3)	2
1802	16	73 (10)	3 (19)	4 (25)	5 (16)	2 (15)	2 (12)	1 (6)	7 (19)	7 (22)	35 (2)	7
1803	14	73 (12)	2 (21)	3 (25)	2 (25)	2 (28)	1 (14)	2 (14)	4 (26)	5 (38)	16 (8)	4
1805	9	41 (10)	2 (22)	3 (33)	2 (12)	2 (25)	1 (11)	2 (22)	4 (17)	5 (29)	16 (7)	4
1806	11	32 (7)	2 (18)	3 (27)	1 (4)	—	1 (9)	1 (9)	1 (4)	3 (14)	18 (6)	2
1807	9	54 (14)	3 (33)	4 (44)	1 (5)	—	1 (11)	1 (11)	4 (22)	4 (23)	31 (5)	5
1809	4	4 (2)	1 (25)	2 (50)	—	—	—	—	1 (12)	—	—	—
1810	7	15 (5)	3 (43)	3 (43)	—	—	—	—	1 (7)	2 (15)	3 (1)	3
1813	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1815	4	21 (12)	1 (25)	1 (25)	—	1 (25)	—	—	—	2 (28)	14 (10)	2
1816	7	34 (11)	3 (43)	2 (28)	2 (15)	1 (17)	1 (14)	2 (28)	3 (18)	3 (21)	13 (7)	4
1817	12	82 (15)	4 (33)	3 (25)	5 (21)	2 (18)	3 (25)	2 (17)	7 (23)	5 (21)	44 (12)	7
1818	13	81 (14)	5 (38)	4 (31)	4 (16)	4 (31)	2 (15)	2 (15)	6 (18)	5 (20)	46 (12)	3
1819	11	84 (17)	4 (36)	3 (27)	6 (28)	2 (18)	3 (27)	3 (27)	3 (12)	5 (23)	50 (16)	5

Jahr	ZdA	Sf (%)	Kom (%)	St (%)	Zm (%)	Schm (%)	Sk (%)	Bm (%)	Hp (%)	Sp (%)	Mt (%)	Sj
1820	10	74 (16)	3 (30)	3 (30)	6 (30)	–	3 (30)	2 (20)	3 (14)	6 (30)	43 (15)	5
1821	3	39 (28)	2 (67)	2 (50)	4 (66)	–	1 (33)	2 (67)	1 (14)	1 (16)	21 (24)	5
1822	3	23 (28)	11 (33)	1 (25)	2 (33)	–	1 (33)	1 (33)	1 (12)	1 (17)	14 (16)	1
1823	3	20 (17)	1 (33)	1 (25)	–	–	1 (33)	1 (33)	–	1 (20)	13 (18)	2
Ø		82	26%	29%	18%	14%	13%	17%	19%	33%	8%	

NB: In den Jahren 1804, 1808, 1811, 1812, 1814 fanden keine Ausfahrten statt.

(Quelle: Voigt, Nordfriesen auf Hamburger Wal- und Robbenfang, S. 622-679)

Anmerkungen:

- 1 Zitiert bei Münzig, J.: Die Jagd auf den Wal. Schleswig-Holsteins und Hamburgs Grönlandfahrt. Heide 1978, S. 37f.
- 2 Bei diesem Aufsatz handelt es sich um die überarbeitete und gekürzte Fassung meiner Magisterarbeit, die im Herbst 1999 an der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel angenommen wurde. Für die gute Betreuung sei an dieser Stelle vor allem Prof. Dr. Robert Bohn gedankt.
- 3 Auf einen dritten Aspekt, nämlich soziale und ökonomische Auswirkungen des Föhrer Walfangs, mußte leider verzichtet werden, um den Rahmen einer Veröffentlichung im DSA nicht zu sprengen.
- 4 Eine Reihe von anderen Journalen der gleichen Walfangreederei wurde bereits von Erich Riewerts und Brar C. Roeloffs untersucht in: Riewerts, E./Roeloffs, B. C.: Föhrer Grönlandfahrer. Neumünster 1996. Die erste Auflage dieses Buchs erschien 1991 unter dem Titel »Broder Riewerts«, Verlagsort ist ebenfalls Neumünster. Auch bei Leinenga, J. R.: Arctische walvisvangst in de achttiende eeuw. De betekenis van Straat Davis als vangstgebied. Amsterdam 1995 finden einige dieser Journale Erwähnung, jedoch stehen sie dort nicht im Mittelpunkt der Untersuchung.
- 5 Vgl. Lindemann, Moritz: Die Arktische Fischerei der deutschen Seestädte 1620-1868. In: Ergänzungsheft zu Petermanns Geographische Mitteilungen. Gotha 1869, hier insbes. S. 1f. – Brinner, Ludwig: Die Deutsche Grönlandfahrt. Abhandlungen zur Verkehrs- und Seegeschichte, Bd. VII. Berlin 1913.
- 6 Vgl. Oesau, Wanda: Schleswig-Holsteins Grönlandfahrt auf Walfischfang und Robbenschlag vom 17.-19. Jahrhundert. Glückstadt 1937. – Dies.: Hamburgs Grönlandfahrt auf Walfischfang und Robbenschlag im 17.-19. Jahrhundert. Glückstadt 1955.
- 7 De Jong, Cornelis: Geschiedenis van de oude Nederlandse Walvisvaart. Deel Een. Grondslagen, ontstaan en opkomst 1612-1642. Pretoria 1972.
- 8 Dekker, Pieter: De laatste Bloeiperiode van de Nederlandse arctische walvis- en robbenvangst 1761-1775. Zaltbommel 1971.
- 9 In diesem Zusammenhang: Hacquebord, Louwrens: Niederländischer und deutscher Walfang im 17. Jahrhundert. In: Bohn, Robert: Nordfriesische Seefahrer in der frühen Neuzeit. (= Nordfriesische Quellen und Studien 1). Amsterdam 1999, S. 91-104.
- 10 Leinenga (wie Anm. 4).
- 11 Dekker, Pieter: Föhrer Seeleute bei der niederländischen Walfangfahrt, besonders im 18. Jahrhundert. In: Nordfriesisches Jahrbuch (Nfjb, Neue Folge), Bd. 14, 1978, S. 113-160.
- 12 Voigt, Harald: Die Nordfriesen auf den Hamburger Wal- und Robbenfängern 1669-1839. Neumünster 1987. Daneben ist noch auf zahlreiche einzelne Beiträge Voigts hinzuweisen (vgl. Literaturverzeichnis im Anschluß an Teil 2).
- 13 Neben zahlreichen Aufsätzen und kürzeren Untersuchungen (vgl. Literaturverzeichnis): Riewerts/Roeloffs (wie Anm. 4). – Roeloffs, B. C.: Von der Seefahrt zur Landwirtschaft. Neumünster 1984. – Falk, Fritz J.: Grönlandfahrer der Nordseeinsel Römö. Bredstedt 1983. – Ders.: Die Seefahrer von St. Johannis. Eine Föhrer Gemeinde zur Walfangzeit. Bredstedt 1984.
- 14 Braren, L.: Geschlechter-Reihen St. Laurentii-Föhr, Bd. I-II. Husum 1980 (Nachdruck von 1949).
- 15 Eschels, Jens Jacob: Lebensbeschreibung eines Alten Seemannes, von ihm selbst und zunächst für seine Familie geschrieben. Hrsgg. von A. Sauer. Hamburg 1995.
- 16 Zorgdrager, Cornelis G.: Alte und neue Grönländische Fischerei und Walfischfang. Leipzig 1723 (Nachdruck Kassel 1975).
- 17 So beispielsweise die frühen maßgeblichen Werke von Brinner: Grönlandfahrt; Oesau: Hamburgs bzw. Schleswig-Holsteins Grönlandfahrt; aber auch in jüngerer Zeit Riewerts/Roeloffs (wie Anm. 4).

- 18 Vgl. hierzu ausführlich Brinner, Ludwig: Die Erschließung des Nordens für den Walfang. Einleitung zu einer Geschichte der deutschen Grönlandfahrt. In: Hansische Geschichtsblätter Bd. XVII, 1912, S. 321-363.
- 19 Ebd., S. 323.
- 20 Vgl. de Jong (wie Anm. 7), S. 20, insbes. Anmerkung 13.
- 20a Vgl. besonders die voluminöse Dissertation von Ole Lindquist: Whales, Dolphins and Porpoises in the Economy and Culture of Peasant Fishermen in Norway, Orkney, Shetland, Faeroe Islands and Iceland, ca. 900-1900 AD, and Norse Greenland, ca. 1000-1500 AD. Diss. (masch.) St. Andrews, 1994, 1273 S.
- 21 Als eines der frühesten Beispiele sei hier verwiesen auf Zorgdrager (wie Anm. 16), S. 151-153, 251.
- 22 De Jong (wie Anm. 7), S. 18f.
- 23 Vgl. ebd., S. 19.
- 24 Vgl. ebd., S. 22.
- 25 Vgl. Münzig (wie Anm. 1), S. 6.
- 26 Der Walfang und insbesondere der Küstenwalfang der Basken ist u.a. beschrieben in dem mit »Article touchant la pêche des baleines sur la côte de Guyenne« überschriebenen Abschnitt einer von Heinrich Ludwig Zeller editierten französischen Handschrift vom Anfang des 19. Jahrhunderts. Vgl. Zeller, H. L.: Der Walfischfang der Basken. (= Seerechtliche Forschungen Heft 1, Abhandlungen aus den Gebieten des Seerechts). Leipzig 1915, S. 14-21.
- 27 Vgl. de Jong (wie Anm. 7), S. 22.
- 28 Vgl. Zeller (wie Anm. 26), S. 21.
- 29 Hier ist wohl eher de Jong zu folgen, der den Übergang zum Hochseewalfang auf das 15. Jh. datiert. Vgl. de Jong (wie Anm. 7), S. 24. – Die von Zeller herausgegebene Handschrift legt diesen Übergang in das 13. Jh. Es ist jedoch für diese Zeit kaum davon auszugehen, daß die geeigneten Schiffe und Navigationsinstrumente zur Verfügung standen. Vgl. Zeller (wie Anm. 26), S. 21.
- 30 Vgl. Conway, Martin: No man's land. A History of Spitsbergen. Cambridge 1906 (Faksimiledruck Oslo 1995), S. 43. – Jetzt besonders Du Pasquier, Jean Thierry: Les baleiniers basques. Paris 2000, bes. S. 25ff.
- 31 Vgl. Brinner (wie Anm. 18), S. 321-363.
- 32 Zur Schilderung der Reise vgl. Conway (wie Anm. 30), S. 42-48.
- 33 So Barthelmeß, Klaus: Walfangtechnik vor 375 Jahren. Die Zeichnungen in Robert Fotherbys »Journal« von 1613 und ihr Einfluß auf die Druckgraphik. In: Deutsches Schiffsarchiv 10 (1987), S. 289-324, bes. S. 292.
- 34 Vgl. Conway (wie Anm. 30), S. 8, der nachweist, daß der Fernhandel der »Muscovy Company« sehr profitabel gewesen sein muß. Ein solcher Grundstock wird die Ausrüstung von Walfängern erst möglich gemacht haben.
- 35 Vgl. ebd., S. 48-50. Wie ernst die Weitergabe solcher Kenntnisse genommen wurde, läßt sich daran ersehen, daß einer der Lotsen dieses Vergehen später in England mit einer 16-monatigen Gefängnisstrafe büßen mußte.
- 36 Barthelmeß (wie Anm. 33), S. 292.
- 37 Vgl. Brinner (wie Anm. 18), S. 342. – Zur »Noordschen Compagnie« vgl. de Jong (wie Anm. 7), S. 158-257.
- 38 Beschreibungen dieser Auseinandersetzungen finden sich u.a. bei Brinner (wie Anm. 18), S. 343-351, und Conway (wie Anm. 30), S. 51ff.
- 39 Bei Conway (wie Anm. 30), S. 85-89, ist ein zeitgenössischer holländischer Bericht über die Methode der Baiefischerei abgedruckt.
- 40 Da diese teilweise von Konkurrenten geplündert wurden, hat man versucht, die Stationen zeitweise während der Wintermonate zu bewachen. Vgl. Brinner (wie Anm. 5), S. 4-7, insbes. S. 5, Anm. 1. Nach Katastrophen hat man keine weiteren Überwinterungen auf Spitzbergen mehr versucht.
- 41 Für die »Noordsche Compagnie« weist de Jong nach, daß sie nach einigen Anlaufschwierigkeiten durchaus profitabel arbeitete. Vgl. de Jong (wie Anm. 7), S. 248-261.
- 42 Die von Conway genannte Zahl von einigen tausend ist sicherlich zu hoch gegriffen. Vgl. Conway (wie Anm. 30), S. 138, und vor allem Haquebord, Louwrens: Smeerenburg. Zeugnisse vom frühesten Spitzbergen-Walfang im 17. Jahrhundert. Bremerhaven 1988, S. 38ff.
- 43 Vgl. Barthelmeß, Klaus: Auf Walfang – Geschichte einer Ausbeutung. In: Weidlich, K. (Hrsg.): Von Walen und Menschen. Hamburg 1989, S. 4-48, bes. S. 17.
- 44 Vgl. Hacquebord (wie Anm. 9).
- 45 Vgl. Conway (wie Anm. 30), S. 183.
- 46 Vgl. Brinner (wie Anm. 5), S. 7, 127, sowie de Jong (wie Anm. 7), S. 259f., der allerdings zu bedenken gibt, daß der aus lange lagerndem Speck gewonnene Tran minderwertige Qualität besaß.
- 47 Vgl. de Jong (wie Anm. 7), S. 126f.
- 48 De Jong ermittelt für die niederländische Walfangflotte zwischen 1669 und 1802 eine Verlustquote von 4% und damit eine ähnliche wie für die Handelsschifffahrt. Vgl. ebd., S. 127.

- 49 Vgl. u.a. Falk, F. J.: 1777. Das größte Unglück der Grönlandfahrt. Wyk/Föhr 1995.
- 50 Vgl. de Jong (wie Anm. 7), S. 247f.
- 51 Vgl. Brinner (wie Anm. 18), S. 362f.
- 52 Vgl. Conway (wie Anm. 30), S. 190, sowie Brinner (wie Anm. 5), S. 140ff., 235. – An der sogenannten »deutschen Grönlandfahrt« hatten hamburgische Reeder den größten Anteil. Zu den übrigen deutschen Städten, von denen Walfänger ausliefen, vgl. Brinner (wie Anm. 5), S. 379-510. – Dänischer Walfang wurde in bescheidenem Umfang von verschiedenen schleswig-holsteinischen Städten aus betrieben. Vgl. hierzu Oesau: Schleswig-Holsteins Grönlandfahrt.
- 53 Vgl. Leinenga (wie Anm. 4), Beilagen II-IX, S. 183-203. – Erst ab 1669 lassen sich aus den zugänglichen Quellen einigermaßen zuverlässige Zahlen für holländische und deutsche Walfänger ermitteln. Vgl. ebd., S. 60-66. Die angegebenen Werte sind nur die quellenmäßig belegten, die Zahl der tatsächlichen Ausfahrten etc. mag im Einzelfall etwas höher gelegen haben. Wichtiger als die genauen Zahlen sind aber die Tendenzen, die daran sichtbar werden.
- 54 Vgl. ebd., Beilage II, S. 183f.
- 55 Vgl. ebd., Beilage IX, S. 200f.
- 56 Vgl. ebd., Beilage IX, S. 200.
- 57 Vgl. ebd., S. 50. – Dies entspricht einem Mindestertrag von 148 holländischen Quardeelen Tran, der erzielt werden mußte. Vgl. ebd., S. 175.
- 58 Vgl. ebd. Beilage IX, S. 200f.
- 59 Vgl. Oesau: Hamburgs Grönlandfahrt (wie Anm. 6), S. 68f.; Voigt: Nordfriesen auf Hamburger Wal- und Robbenfang, S. 25.
- 60 Vgl. zu den Einzelheiten Voigt (wie Anm. 12), S. 26; Oesau: Hamburgs Grönlandfahrt (wie Anm. 6), S. 74ff.; Brinner (wie Anm. 5), S. 164-217.
- 61 Für die Auswirkungen des Kaperkrieges auf den hamburgischen Walfang vgl. Brinner (wie Anm. 5), S. 310-334.
- 62 Vgl. Leinenga (wie Anm. 4), S. 49; Brinner (wie Anm. 5), S. 230. – Aus diesem Grund ist die Zahl der erbeuteten Wale nicht immer ausschlaggebend. Generell ist jedoch zumindest für Spitzbergen festzustellen, daß der Tranertrag pro Ausfahrt bei großen Schwankungen eine eindeutig negative Tendenz hatte. Vgl. für die Niederlande Leinenga (wie Anm. 4), Abbildung 23, S. 116.
- 63 Vgl. ebd., S. 79.
- 64 Vgl. Brinner (wie Anm. 18), S. 362.
- 65 Vgl. Leinenga (wie Anm. 4), Beilage IX, S. 201f.
- 66 Vgl. ebd., S. 176.
- 67 Vgl. Leinenga (wie Anm. 4), Beilage II, III, S. 183ff.
- 68 Die Prämie galt nur für Schiffe von über 200 Tonnen Traglast. Der Einfuhrzoll betrug ab 1672 9 Pfd. pro Tonne Tran und 18 Pfd. pro Tonne Walbein. Vgl. Brinner (wie Anm. 5), S. 236f.
- 69 Die Prämie betrug 15 Reichstaler pro Kommerzlast, vgl. Brinner (wie Anm. 5), S. 235.
- 70 Zu den Details vgl. Gad, F.: The History of Greenland Bd. II. London 1973, S. 376ff.; Riewerts/Roeloffs (wie Anm. 4), S. 55ff.
- 71 Vgl. Leinenga (wie Anm. 4), S. 98ff. – Für Holland vgl. de Jong (wie Anm. 7), S. 83, insbes. Anm. 66.
- 72 Vgl. ebd., S. 94.
- 73 Vgl. zu den Einzelheiten Brinner (wie Anm. 5), S. 239, 281-309.
- 74 Der Hamburger Robbenschlag war fest in der Hand der Seeleute der Insel Römö, während er für Föhrer Seeleute nur eine geringe Rolle spielte. Vgl. Falk: Grönlandfahrer (wie Anm. 13), S. 57-61.
- 75 Vgl. Brinner (wie Anm. 5), S. 50-56; Oesau: Hamburgs Grönlandfahrt (wie Anm. 6), S. 57f., 79; Voigt (wie Anm. 12), S. 29ff., 90.
- 76 So Brinner (wie Anm. 5), S. 241.
- 77 Vgl. ebd., S. 242-254; Oesau: Hamburgs Grönlandfahrt (wie Anm. 6), S. 82-86; Voigt (wie Anm. 12), S. 118f.
- 78 Vgl. Riewerts/Roeloffs (wie Anm. 4), S. 69f.; Gad (wie Anm. 70), S. 203-243.
- 79 Dabei können Regelmäßigkeiten beobachtet werden. Meistens wurden beispielsweise die Initialen des Vor- und Nachnamens beibehalten. Für eine Liste der üblichen Namensänderungen vgl. u.a. Falk: Grönlandfahrer (wie Anm. 13), S. 124f.
- 80 Vgl. Eschels (wie Anm. 15), S. 18. Dementsprechend nannte er sich Jan Jacobs.
- 81 Vgl. Hansen, C. P.: Chronik der Friesischen Uthlande. Garding ²1877, S. 125.
- 82 Vgl. Voigt (wie Anm. 12), S. 20.
- 83 Brinner (wie Anm. 5), S. 75f.
- 84 Vgl. Nerong, O.: Die Insel Föhr. (Selbstverlag) 1903, S. 8.
- 85 Vgl. Braren (wie Anm. 14), Bd. I, S. 182.
- 86 Vgl. ebd., S. 185. – Obwohl nicht zitiert wird, bezieht sich Braren wohl auf Hansen (wie Anm. 81), S. 72. Dort werden Föhrer zwar nicht erwähnt, für das Jahr 1511 vermerkt Hansen jedoch neben anderen Friesen auch Föhrer, die sich am Handel und an der Heringsfischerei bei Helgoland beteiligten. Vgl. ebd., S. 89.

- 87 Vgl. Brinner (wie Anm. 5), S. 76.
- 88 Vgl. de Jong (wie Anm. 7), S. 69, Anm. 16. Allerdings liefert er für diese These keinerlei Belege und datiert das Verbot auf das Jahr 1633.
- 89 Vgl. Hansen (wie Anm. 81), S. 128.
- 90 Zitiert ebd., S. 128f.
- 91 Die Datumsangabe »Petri Apostoli« ohne Zusatz bezeichnet laut Grotefend zwar meist den 29. Juni, gemeint ist aber wohl der 22. Februar. Vgl. Grotefend, H.: Taschenbuch der Zeitrechnung des Deutschen Mittelalters und der Neuzeit. 5. Aufl. Hannover 1922, S. 87f.
- 92 Vgl. Dekker (wie Anm. 10), S. 132.
- 93 Vgl. de Jong (wie Anm. 7), Tabelle 16, S. 309.
- 94 Damit ist der Fang von Heringen als traditionelle Fastenspeise gemeint.
- 95 Zitiert nach Hansen (wie Anm. 81), S. 134.
- 96 Voigt (wie Anm. 12).
- 97 Vgl. ebd., S. 58-71.
- 98 Vgl. ebd., S. 25, Anm. 22 und S. 32f.
- 99 Vgl. ebd., S. 54-58. – Voigt äußert die Vermutung, daß die fehlenden Einträge auf Zeitmangel der Seeleute zwischen Ankunft im Ausfahrthafen und Ausfahrt des Schiffes zurückzuführen ist. Angesichts der offenen Abneigung, die insbesondere die Führer gegen die Enrollierungsmaßnahmen der dänischen Regierung 1780ff. an den Tag legten, sind absichtliche Versäumnisse nicht auszuschließen. Vgl. dazu z. B. Falk, F. J.: Führer Handelsfahrt um 1800. Bredstedt 1987, S. 22-32.
- 100 Zu biographischen Details vgl. Oesau: Schleswig-Holsteins Grönlandfahrt (wie Anm. 6), S. 217f. und Voigt (wie Anm. 12), S. 210, Anm. 1.
- 101 Vgl. Voigt (wie Anm. 12), S. 211.
- 102 Matthias Matthiessen war nach Ansicht Voigts ein Verwandter des »Glücklichen Matthias«. Vgl. ebd., S. 212.
- 103 Vgl. ebd., S. 213ff.
- 104 Vgl. tabellarische Übersicht ebd., S. 38.
- 105 Für den »Glücklichen Matthias« ist dies belegt durch Dekker (wie Anm. 10), S. 124f.
- 106 Abzulesen an der auf Grundlage der Handschrift 263 zusammengestellten graphischen Übersicht (1669-1861), die in Oesau: Hamburgs Grönlandfahrt (wie Anm. 6) als Beilage enthalten ist und auch bei Voigt (wie Anm. 12), S. 31, 91 in leicht verkürzter Form abgedruckt ist.
- 107 Vgl. Voigt (wie Anm. 12), S. 50ff.
- 108 Vgl. Dekker (wie Anm. 10), S. 145.
- 109 Die Daten sind den statistischen Übersichten bei Voigt (wie Anm. 12), S. 622-680 entnommen.
- 110 Reine Robbenfangschiffe benötigten Schiemenner, Harpuniere und Speckschneider nicht. Auf kombinierten Wal- und Robbenfängern wurden diese Positionen gegebenenfalls durch Matrosen ausgefüllt, und nur selten fuhren Harpuniere und Speckschneider im Offiziersrang auf ihnen. Vgl. Falk: Grönlandfahrer (wie Anm. 13), S. 64ff.
- 111 Vgl. Voigt (wie Anm. 12), S. 101.
- 112 Vgl. Grunsky, K.: Kapitäne, Steuerleute und Matrosen von der Insel Föhr. Eine Liste von 1798 als sozialgeschichtliche Quelle. Husum 1990, S. 8ff.
- 113 Vgl. zu den Einzelheiten Voigt (wie Anm. 12), S. 122-138.
- 114 Vgl. ebd., S. 139-145. – Dabei handelt es sich bei den Zahlen, die auch die Grundlage für die im Anhang aufgeführten Daten bilden, um zu niedrig angesetzte Werte, da ein Teil der Seefahrer nicht eindeutig lokalisiert werden konnte. Vgl. dazu ebd., S. 146f.
- 115 Vgl. ebd., S. 174.
- 116 Vgl. bspw. die Zahl der Harpuniere in den Jahren 1806 und 1807. Obwohl die Zahl sich nur um einen Harpunier erhöht, steigt der prozentuale Anteil von 14% auf 23%.
- 117 So hat de Jong 47 Musterrollen aus dem 18. Jh. und dem ersten Viertel des 19. Jhs. für die Heimathäfen Amsterdam und Zaandam eine Stichprobe von 1979 Seeleuten zusammengestellt, von denen 22,2% dem Herkunftsgebiet »Duitse und Deense Waddeneilanden« zugeordnet wurden, zu denen auch Föhr zu rechnen ist. Vgl. de Jong (wie Anm. 7), S. 80f.
- 118 Zu Einzelheiten und dem Quellenwert der Verklarungsprotokolle vgl. Voigt, H.: Nordfriesische Seeleute um 1800. Verklarungsprotokolle als Quelle regionalgeschichtlicher Forschung, S. 81-84. In: Nordfriesisches Jahrbuch, Neue Folge, Bd. 13, 1977, S. 81-105. Diese Quellenart wurde auch von Dekker (wie Anm. 8) ausgewertet.
- 119 Vgl. Dekker (wie Anm. 11), S. 131.
- 120 Vgl. ebd., S. 151. – Als Hauptquelle wurde von Dekker verwendet: Sante, G. van: Alphabethische Naam-Lyst van alle de Groenlandsche en Straat-Davissche Commandeurs... Haarlem 1770, die noch bis 1803 ergänzt wurde. – Die von Dekker aufgeführten Namen und Fahrzeiten (ebd., S. 152-158) sind bei Falk: Grönlandfahrer (wie Anm. 13), S. 36, in eine graphische Darstellung übertragen worden, die nach Zahl der Führer Kommandeure pro Jahr gegliedert ist. Diese Zahlen sind hier als Anhang 2 übernommen worden.

- 121 Vgl. Leinenga (wie Anm. 4), Beilage II und III, S. 183-186.
- 122 Vgl. Dekker (wie Anm. 11), S. 123.
- 123 Ins Deutsche übersetztes Originalzitat ebd., S. 129.
- 124 Vgl. ebd., S. 115.
- 125 Dabei sind die Zahlen von Dekker (wie Anm. 8), S. 62-65 zugrundegelegt und werden von Leinenga (wie Anm. 4), Beilage II und III, S. 185f. bestätigt: Föhrer Spitzbergenfahrer 34 ($x 17 = 578$); andere Spitzbergenfahrer 104 ($x 5 = 520$); Straße-Davisfahrer 27 ($x 2 = 54$).
- 126 Vgl. Momsen, I. E.: Die allgemeinen Volkszählungen in Schleswig-Holstein in dänischer Zeit (1769-1860). Neumünster 1974, S. 60-63. – Es fehlen allerdings nur die Listen für den königlichen Teil des Kirchspiels St. Johannis, da der Pastor der Gemeinde in Nieblum, d. h. auf herzoglichem Gebiet, amtierte und so nicht befugt war, die Volkszählung für den königlichen Teil durchzuführen. Vgl. Roeloffs (wie Anm. 13), S. 24.
- 127 Vgl. Peters, P. J.: Beschreibung der Insel Föhr. In: Schleswig-Holstein-Lauenburgische Provinzialberichte 1824, Heft 2, S. 40-49, bes. S. 43.
- 128 Vgl. Nerong (wie Anm. 84), S. 28f. Dabei bezieht er sich wahrscheinlich auf die Angaben von P. J. Peters (vgl. Peters, wie Anm. 127), den er regelmäßig zitiert.
- 129 Vgl. Hansen (wie Anm. 81), S. 197.
- 130 Vgl. Anhang 1.
- 131 Vgl. Dekker (wie Anm. 11), S. 138-144.
- 132 Vgl. Voigt (wie Anm. 12), S. 158. – Die Volkzählung im königlichen Teil, Westerland-Föhr, fand 1801 statt, im herzoglichen Teil, Osterland-Föhr, zwei Jahre später. Vgl. Momsen (wie Anm. 126), S. 111-121.
- 133 Hierbei ist zu beachten, daß die Gesamtzahl der Föhrer Seeleute für 1789 wohl etwas höher war als 1801/1803, so daß der prozentuale Anteil an der niederländischen Grönlandfahrt noch niedriger anzusetzen ist.
- 134 Vgl. Anhang 1. Dabei ist darauf hinzuweisen, daß innerhalb dieses Zeitraums der zahlenmäßige Anteil der Föhrer auf Hamburger Grönlandfahrt nicht kontinuierlich ansteigt, sondern starken Schwankungen unterliegt, so daß von mindestens zwei Wellenbewegungen gesprochen werden muß.
- 135 Vgl. Voigt (wie Anm. 12), S. 158.
- 136 Vgl. Peters (wie Anm. 127), Heft 2, S. 49.
- 137 Vgl. Dekker (wie Anm. 11), S. 138.
- 138 Vgl. Voigt (wie Anm. 12), Abb. 3, S. 31.
- 139 Vgl. Dekker (wie Anm. 8), S. 253.
- 140 Vgl. Oesau: Schleswig-Holsteins Grönlandfahrt (wie Anm. 6), S. 36f.
- 141 Vgl. dazu die Übersichten auf Abbildung 2 und 3 bei Voigt: Nordfriesische Seeleute in der Altonaer Grönlandfahrt von 1788 bis 1838 Teil I, S. 89, 95. In: NfJb, Neue Folge, Bd. 22, 1986, S. 87-157. – Der Anhang zu diesem Aufsatz ist als Teil II in: NfJb, Neue Folge, Bd. 23, 1987, S. 151-277 erschienen.
- 142 Vgl. ebd., Tabelle 1, S. 96f.
- 143 Vgl. hierzu Oesau: Schleswig-Holsteins Grönlandfahrt (wie Anm. 6), S. 73-202, sowie Brinner (wie Anm. 5), S. 457-501. Quantitative Angaben über den Anteil Föhrer Seeleute ergeben sich daraus nicht.
- 144 Vgl. Roeloffs, Brar C.: Föhrer Seefahrer auf Grönlandfahrt von Kopenhagen. In: Bohn, Robert (Hrsg.): Nordfriesische Seefahrer in der frühen Neuzeit. Amsterdam 1999 (= Nordfriesische Quellen und Studien; 1), S. 24-44.
- 145 Diese Zahl ergibt sich aus den von Falk: Grönlandfahrer (wie Anm. 13), S. 143 aufgelisteten jährlichen Ausfahrten. Leider fehlen dabei die Quellennachweise. Unklar ist beispielsweise, warum er für die Jahre 1775 und 1776 jeweils neun Schiffe auf Sommerwalfang und je eins auf Winterwalfang verzeichnet, gleichzeitig wird auf Brinner verwiesen, der, sich auf die Schilderungen von Eschels beziehend, von insgesamt nur acht Ausfahrten berichtet. Vgl. Brinner (wie Anm. 5), S. 73f., Anm. 1. – Gad dagegen zählt für 1776 insgesamt 16 Schiffe (acht in der Davisstraße und acht bei Spitzbergen). Vgl. Gad (wie Anm. 70), Bd. II, S. 385.
- 146 Vgl. Eschels (wie Anm. 15), S. 67.
- 147 Vgl. Riewerts/Roeloffs (wie Anm. 4), Übersicht 6, S. 72-75. Leider wird nicht deutlich, aus welchen Unterlagen die Namen etc. gewonnen wurden, wie überhaupt auf einen wissenschaftlichen Apparat verzichtet wurde, so daß diese hilfreichen Informationen nicht immer nachvollziehbar sind.
- 148 Vgl. Roeloffs (wie Anm. 144), S. 27. Auch hier fehlen leider die Belege.
- 149 Vgl. ebd. Zu diesen muß noch ein Teil Föhrer Seeleute gerechnet werden, die auf den beiden anderen Schiffen auf Winterwalfang fuhren. Dieser dürfte im Mittel etwas niedriger anzusetzen sein.
- 150 Vgl. z. B. Dekker (wie Anm. 11), S. 114, 143f.
- 151 Eschels (wie Anm. 15), S. 73. Dadurch gelang es ihm, als »Schalupssteurer« einen bedeutend höheren Monatslohn zu bekommen.
- 152 Gad (wie Anm. 70), Bd. II, S. 389.

- 153 In diesem Zusammenhang bietet das von Roeloffs angeführte Begehren des Führer Kommandeurs Jacob Olufs in Diensten des KGH ein interessantes Beispiel. Darin bittet er um einen Wechsel von einem Winterwalfänger auf einen Sommerwalfänger. Es ist abgedruckt bei Riewerts/Roeloffs (wie Anm. 4), S. 172f.
- 154 Eschels (wie Anm. 15), S. 66.
- 155 Vgl. Brinner (wie Anm. 5), S. 69.
- 156 Posselt, C. F.: Über den grönländischen Wallfischfang. In: Schleswig-Holsteinische Provinzialberichte, Jg. 10, 1796, Bd. 1, Heft 1, S. 1-55, hier S. 14. Daß dies eine durchaus zutreffende Einschätzung war, läßt sich aus dem Zusatz ersehen, daß die Monatssteuer zwanzig Gulden entsprach, einer Zahl, die durch eine Reihe von Musterrollen bestätigt wird.
- 157 Vgl. Gad (wie Anm. 70), Bd. II, S. 385.
- 158 Vgl. ebd., Bd. III, S. 79. Diese Summe wurde später unwesentlich nach unten korrigiert.
- 159 Vgl. auch Falk: Grönlandfahrer (wie Anm. 13), S. 143, der angibt, daß der Winterwalfang bereits 1784 eingestellt wurde. – Allerdings vermelden Riewerts/Roeloffs noch für 1784/85 drei Führer Kommandeure auf Winterwalfang. Vgl. Riewerts/Roeloffs (wie Anm. 4), S. 69.
- 160 Vgl. Gad (wie Anm. 70), Bd. III, S. 81.
- 161 Vgl. Posselt (wie Anm. 156), S. 2.
- 162 Dies vermutet de Jong, C.: Föhringer Walfänger in Spanisch-Amerika A.D. 1796, S. 192. In: NfJb, Neue Folge, Bd. 31 (1995), S. 189-193.
- 163 Vgl. Posselt (wie Anm. 156), S. 2; Peters (wie Anm. 127), S. 40-49.
- 164 Vgl. Peters (wie Anm. 127), S. 42, Anm. 2. Vgl. auch Lindemann (wie Anm. 5), S. 28. – Der Pastor Boysen berichtete 1793, daß etwa 40 oder 50 Jahre früher sehr viele Führer auf englischen Schiffen fuhren, zum Zeitpunkt des Berichtes aber kein einziger mehr. Vgl. Boysen, J.: Beitrag zur Beschreibung der Insel Föhr. In: Schleswig-Holsteinische Provinzialberichte, Jg. 7, 1793, Bd. 1, Heft 3, S. 316-323, bes. S. 318, Anm. 1.
- 165 Vgl. Voigt, H.: »Als ob sie förmlich bey ihnen in die Lehre gegeben.« Nordfriesische Seeleute als Ausbilder auf russischen Walfängern um 1800. In: NfJb, Neue Folge, Bd. 15, 1979, S. 71-79. Voigt hat hierfür die im Hamburger Staatsarchiv befindlichen Kopien der Verträge ausgewertet.
- 166 Vgl. ebd., S. 77.
- 167 Vgl. Voigt (wie Anm. 12), S. 95. Dabei wird jedoch nicht ganz deutlich, ob sich dies auf die Region, d. h. Nordfriesland, oder auf die einzelnen Inseln bezieht.
- 168 Vgl. das bei Dekker (wie Anm. 11), S. 116 angeführte Beispiel.
- 169 Eschels (wie Anm. 15), S. 45.
- 170 Vgl. Dekker (wie Anm. 10), S. 117.
- 171 Ebd., S. 123.
- 172 Vgl. Statistik 25 bei Leinenga (wie Anm. 4), S. 134, die die Lohnentwicklung auf niederländischen Walfängern zwischen 1745 und 1790 verdeutlicht. – Bei Zorgdrager gibt es einen Hinweis für das Jahr 1695 auf ein übliches Monatsgeld von 20 Gulden für einen Matrosen, was ziemlich genau dem durchschnittlichen Monatsgeld in dem oben genannten Zeitraum entspricht. Vgl. Zorgdrager (wie Anm. 16), S. 377ff. – Vgl. auch die bei de Jong (wie Anm. 7), Tabelle 16, S. 309f. aufgeführten Beispiele für Monatsgelder, die sich auch in diesem Rahmen bewegen. Dabei ist zu davon auszugehen, daß Preissteigerungen die Löhne langfristig real sinken ließen.
- 173 Vgl. Nerong (wie Anm. 84), S. 26f.
- 174 Jens Jacob Eschels berichtet, daß er für den Besuch der Steuermannsschule auf Föhr 1774 ein geringes Schulgeld entrichten mußte. Vgl. Eschels (wie Anm. 15), S. 58.
- 175 Nerong (wie Anm. 84), S. 30. Zu dieser Zeit genossen diese Schulen einen so guten Ruf, daß auch Seeleute aus anderen Herkunftsgebieten am Unterricht teilnahmen, wobei jedoch offen bleiben muß, ob für sie ähnlich günstige finanzielle Konditionen galten. Vgl. ebd., S. 37.
- 176 Vgl. Posselt (wie Anm. 156), S. 7f.
- 177 Vgl. de Jong (wie Anm. 7), S. 89f.
- 178 Vgl. Voigt (wie Anm. 12), S. 47-50.
- 179 Vgl. Falk: Grönlandfahrer (wie Anm. 13), S. 38. Dabei wird eine briefliche Mitteilung Pieter Dekkers als Beleg angeführt.
- 180 Vgl. Voigt (wie Anm. 12), S. 42f., 45.
- 181 Vgl. Hansen (wie Anm. 81), S. 201.
- 182 Für Hamburg setzt Voigt den Übergang der Sylter zur Handelsfahrt auf die Mitte des 18. Jahrhunderts an und führt diese Entwicklung auf schlechte Fangergebnisse Sylter Kommandeure zurück. Vgl. Voigt (wie Anm. 12), S. 45.

Ein Gesamtverzeichnis der Quellen und Literatur folgt am Schluß des 2. Teils.

Föhr and the whaling industry: The economic and social history of a North Frisian island in early modern times – Part 1

Summary

The discovery of whaling grounds off Spitzbergen at the beginning of the seventeenth century led to the development of a new branch of trade – arctic whaling – offering both ship-owners and crews good opportunities for making a profit while at the same time involving great risks.

A large number of factors of the kind addressed by the push-and-pull theory were responsible for the fact that the sailors of the Island of Föhr began to sign onto whaling ships. The demand for personnel on the ships increased with the liquidation of the “Noordschen Compagnie” in 1643 and the ensuing expansion of the whaling fleets. In time, many of the seamen of Föhr were able to rise to higher ranks on board. Other factors also influenced the substantial presence of Föhr seamen in the various whaling fleets: waning interest in the traditional recruitment areas such as the Netherlands, the islanders’ willingness to sail even in times of stagnating wages, the combination of good navigational skills and whaling expertise and – with regard to both the relaying of these qualifications and the hiring process – a strong group consciousness due to a kind of protectionist system that developed between kinfolk and neighbours.

Research was undertaken into the Dutch fleet, the fleet of Hamburg and that of the *Kongelige Grønlandske Handel* (Royal Greenland Trade). To the extent allowed by the sources concerning the ports of departure, the various migration movements of the Föhr seamen can be traced, movements influenced primarily by economic developments. The men of Föhr tended above all to sign onto ships travelling to the ice west of Spitzbergen; their participation in the Davis Strait whaling activity was in comparison very minor. The significance of the Föhr seamen for the whaling fleets was quite substantial. In the Netherlands of the mid-eighteenth century, for example, they accounted for the majority of non-Dutch commanders and crews. With regard to the Hamburg ships, there were periods in which more than fifty percent of the specialised personnel was recruited from the island.

In the second half of the eighteenth century the fleets began to diminish due to the decrease in catches. The Föhr seamen’s geographical mobility within the whaling context became more limited, and with it their opportunities for social mobility. Because they were specialised in whaling – as seen, for example, in the large proportion of Föhr islanders among the blubber spaders and harpooners on the whaling vessels of Hamburg – the transition to commercial shipping was relatively unattractive in every respect and took place only very gradually.

To be continued.

La pêche à la baleine sur l'île de Föhr. Contribution à l'histoire économique et sociale d'une île de la Frise septentrionale au début des Temps modernes – première partie

Résumé

Grâce à la découverte au début du 17^{ème} siècle des fonds de balaines vers Spitzberg, une nouvelle branche de l'économie se dessina avec la pêche à la baleine arctique, signifiant de grandes perspectives de profit pour les armateurs comme pour les équipages, mais allant aussi de pair avec un grand risque.

Toute une série de facteurs importants ont poussé les marins de l'île de Föhr à s'engager sur des baleiniers. C'est seulement après la dissolution de la «Noordsche Compagnie» en 1643 et l'expansion des flottes de baleiniers qui en découla, que le besoin de personnel à bord des navires augmenta. Ceci offrit aussi aux habitants de Föhr, bien qu'avec quelque retard, la possibilité de monter en grade à bord, et ceci pour un grand nombre d'entre eux. D'autres facteurs encore caractérisèrent la large participation des marins de Föhr sur les différents baleiniers: la baisse d'intérêt pour les habituelles régions de recrutement comme par exemple la Hollande, la disponibilité de s'embarquer même en période stagnante de soldes, la combinaison de bonnes connaissances nautiques avec celles spéciales de la pêche à la baleine, ainsi qu'un sens aigu de l'équipe se manifestant lors de la transmission de ce savoir et au cours du recrutement, grâce à un système de protection profitant à la parenté et aux voisins.

Les flottes analysées sont celles des Pays-Bas, de Hambourg et la flotte du «Kongelige Grønlandske Handel». Autant que la situation des différentes sources concernant les ports d'embarquement l'autorise, différents courants de migration des marins de Föhr ont pu être observés, liés la plupart du temps à un développement conjoncturel. En premier lieu, les marins de Föhr s'engageaient sur des navires qui s'en allaient dans la glace à l'ouest de Spitzberg, leur quote-part dans la route de Davis était comparativement bien moins élevée. L'importance des pêcheurs de balaines de Föhr était considérable pour les flottes de baleiniers. C'est ainsi qu'ils constituaient au milieu du 18^{ème} siècle la plupart des capitaines et des équipages étrangers de Hollande. Même sur les navires de Hambourg, parfois plus de la moitié du personnel qualifié était recruté sur l'île.

Lorsque les pêches commencèrent à régresser au cours de la seconde moitié du 18^{ème} siècle, obligeant les flottes à diminuer et que la mobilité des marins de Föhr s'en trouva restreinte, les possibilités de mobilité sociale se réduisirent également. En raison de leur spécialisation dans la pêche à la baleine, comme le montre le grand nombre de trancheurs de lard et de harponneurs sur les navires de Hambourg, le passage à la marine marchande se révéla peu attrayant sous tous rapports, et ne s'effectua que par à-coups.

À suivre.